Canada. Commission royale d'enquete sur le pilotage maritime

Audiences (v. 156-158 in 1 volume) 1965

1968

A (32) 715

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

OTTAWA

VOLUME No.: 156 157 158

ARGUMENT (FRENCH)

DATE:

January 6, 1965

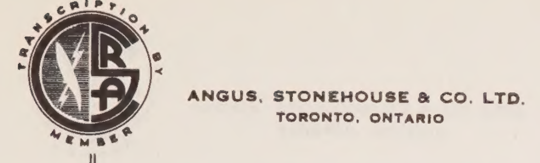
January 7, 1965

January 8, 1965

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383





---On commencing at 10:00 a.m.

THE CHAIRMAN: Well, gentlemen, I am very pleased to see you all with us again. I think the Exchequer Court here is a fitting place to finish what was started in the Exchequer Court two years and almost a month ago -- two years and fifteen days ago on the 20th of December, 1962 -- what we thought would be a few months of deliberations and that would be all. We are still at the public hearing stage which is finishing today.

I think counsel have now had an opportunity to look at the transcript and try to sum up and read it and study it, and they can now more readily appreciate the job that the Commission now has, which is a task of cleaning up and summing up; something huge. Something you cannot really appreciate unless you have tried it yourself, and counsel now have had the experience of that. It is amazing. It is tremendous.

In any event, as far as we are concerned, we are progressing but it is a job that has to be made very carefully because the report is going to depend upon it. It does not matter what kind of recommendations are going to be made; they have to be well thought out and based on the facts that were heard, facts that were proved, and these facts can only be ascertained through very meticulous study of the evidence. Therefore, the factual part of our report, I think, is going to be the most important one, and needs to be very carefully and completely made. That is what we are trying to do.

Quite a few of you sent us wishes for the New Year. We thank you very, very much, and we may tell you again that we really need a lot of wishes for the coming year.

We are now going to have the last part of the public hearings; that is, the pleadings. As I told you before, should we find that it is necessary to have more public hearings, we will call on you for that, and, on your side, should you feel that something else should be told to us, you can communicate with us stating what you wish to establish, and we will decide whether it is a contentious point that needs a public hearing, or whether it should be treated only as information that everybody agrees to, and therefore could be put in the form of correspondence and filed as an exhibit as we are doing now for the other information that we are obtaining every day.

As I told you at the last hearing, this additional information that we are obtaining is all put in the form of exhibits filed, and the list of these exhibits with full descriptions is going to be circulated to all the counsel so that they can know what we have been obtaining.

Now, I'd like to proceed with the pleadings, with Mr. Lalonde, I think.

MR. LALONDE: My lord, I am sure that in my own name, on behalf of my confreres, and our clients, wish to repeat our good wishes for this coming year. I do not know whether it will be a happy one, but it would appear it would certainly be a

heavy one. As far as our wishes are concerned, we wish it to be both happy and light, although knowing I am pretty sure that it will be happy and heavy.

As you said, over two years ago you started sitting and holding hearings in connection with this Commission, and I notice that the sittings were held, the first sittings were held in the room on the right side of this building and we have now moved to the left after two years and fifteen days. I don't know whether we should reach any conclusions from this fact, or whether it is by pure accident of physics. I suppose that all the parties, anyway, can conclude that this is either right or left, according to the side at which you look at the building. Therefore, I suppose not too much should be construed from this as far as the deep thinkings of the Commission are concerned.

As you stated, my lord, the work of this Commission remains quite substantial. Now, during the last few weeks I and I am pretty sure my confreres have been faced with a little bit of the task which you are facing. Speaking for myself, I must say that I have been afraid that I was not up to the challenge of going through all that evidence and referring to it and making notes and all that. Therefore, I have pretty well come to the conclusion throwing up my hands in despair, that it would be better not to refer too much to the evidence and not try to bring out all of the fine points in testimonies which have been given which



would either support or contest one fact or another.

Most of us here have been quite regularly attending the sittings, and certainly all the members of the Commission and the staff have been at the hearings all the time, and they know what was said, I am pretty sure, and in some instances probably by just referring to a matter the evidence will come up to your mind by itself. I will leave it to you to weigh the validity of certain assertions once in a while, although in some other cases I will want to refer to specific evidence.

Now, I have decided to give my pleadings in the French language. I notice that we have the service of translation available, simultaneous interpretation I should say, rather, and with the permission of the Commission I would prefer to proceed in French.

THE CHAIRMAN: Thank you very much. As you gave us notice ahead, we were able to make the necessary arrangements.

(Page 1-F follows)

J'ai eu l'occasion de dire quelques mots en ce qui a trait à la durée et au caractère complet de l'enquête qui a été entreprise par cette Commission. En effet, la Commission a tenu au delà de 150 jours de séances publiques sans compter évidemment toutes les journées durant lesquelles les commissaires étaient à l'oeuvre dans leur bureau, et même dans leur domicile, en rapport avec les travaux de la Commission. De plus, la Commission a fait dans plusieurs endroits la visite des circonscriptions de pilotage, soit en faisant un voyage à bord des navires, soit encore en visitant les lieux tels que les stations de pilotage, les bureaux des associations de pilotes, et ainsi de suite. Il n'y a aucun doute que de toutes les enquêtes qui ont été tenues à date dans l'histoire du Canada en matière de pilotage, celle-ci aura été la plus complète. Et je crois qu'on peut dire avec justesse que c'est aussi la commission qui aura été vraiment au fond des problèmes en matière du pilotage, qui aura remis en question les structures mêmes du pilotage ainsi que les conditions d'exercice du pilotage dans les diverses circonscriptions au Canada. Cette enquête a été particulièrement poussée sur le fleuve Saint-Laurent et, j'ajouterais, les Grands Lacs.

Lex explications à cet égard sont nombreuses et relativement faciles à trouver. En effet, si on calcule le nombre des pilotes au Canada, on se rend vite compte que près des deux tiers des pilotes, probablement plus que les deux tiers des pilotes du

Canada se trouvent sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs.

En deuxième lieu, il est évident que le fleuve Saint-Laurent constitue une artère vitale aux plans commercial et économique dans ce pays et non seulement dans ce pays mais pour toute une partie des Etats-Unis, en particulier toute la partie du centre nord des Etats-Unis.

En troisième lieu, le Saint-Laurent d'une façon qui je crois que je cela a été démontré tant par les témoignages que par les visites accomplies par votre Commission, constitue une artère de navigation remplie de difficultés, de difficultés résultant même des conditions géographiques du Saint-Laurent et des Grands Lacs mais aussi de difficultés prenant toutes sortes de formes et résultant de la quantité considérable de navires qui circulent sur le fleuve Saint-Laurent, navires de toutes catégories et de toutes grosseurs, résultant aussi de l'existence de variations très considérables des conditions d'une circonscription à l'autre. Que vous preniez la circonscription de Québec, que vous la compariez à celle de Montréal, que vous preniez celle de Montréal et que vous la compariez à celle de Cornwall ou de Kingston ou du port de Montréal, on se rend compte que dans chaque cas il faut faire une étude particulière, que les conditions ne sont pas celles qu'on retrouve ailleurs, et tout au moins, si on retrouve certaines conditions d'exercices fondamentales semblables d'un district à l'autre, il existe des dif-

férences très substantielles dans l'exercice de la fonction de pilote. Et enfin il existe une justification pour le temps consacré par cette Commission à l'étude du pilotage sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs et celle-ci est évidemment reliée aux difficultés administratives particulières survenues durant approximativement les dix dernières années dans diverses circonscriptions de pilotage du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Les pilotes du Saint-Laurent ont été heureux de l'effort consacré par cette Commission à l'étude des problèmes du Saint-Laurent. Ils sont convaincus que la situation méritait une étude depuis longtemps et ils ont été heureux en particulier d'offrir leur collaboration la plus entière aux travaux de la Commission. Et je pense que les séances de cette Commission ont démontré l'intérêt porté par les pilotes aux travaux de cette Commission et aussi la collaboration qu'ils ont été consentants et heureux de fournir.

En effet, les associations de pilotes ont ouvert à cette Commission tous leurs livres. Je sais qu'il n'existe aucun document que cette Commission ait pu désirer obtenir et qui était en possession des pilotes que ceux-ci n'ont pas volontiers mis à la disposition de la Commission. Les états financiers requis par la Commission ont été fournis et rendus complètement publics. Cette Commission a pu en tout temps visiter les locaux, les diverses associations de pilotes, examiner la façon dont ces associations étaient

administrées, les conditions physiques dans lesquelles ces associations et ces corporations s'administraient. En outre, les pilotes et leurs représentants, ou leurs employés, sont venus témoigner en grand nombre et ce sur tous les aspects du pilotage. J'ai compté pas moins de 34 pilotes ou représentants d'associations de pilotes qui sont venus, et je parle des pilotes du Saint-Laurent et des Grands Lacs, pardon, du Saint-Laurent seulement jusqu'à Kingston, qui sont venus témoigner devant cette Commission et il faudrait ajouter à ce nombre de 34 une douzaine de pilotes des circonscriptions numéros 2 et 3 des Grands Lacs.

Ce qui veut dire que sur les Grands Lacs et sur le Saint-Laurent, environ 45 témoins, représentant les pilotes, sont venus témoigner devant cette Commission, et se sont soumis à l'interrogation et au contre-interrogatoire des plus poussés que les intéressés pouvaient vouloir faire.

Et pour n'en citer qu'un exemple de l'étude poussée faite par cette Commission par l'intermédiaire des procureurs en particulier, je réfère simplement aux séances de cette Commission concernant la Corporation des Pilotes du bas Saint-Laurent, séances tenues à la fois à Québec et à Montréal, et qui ont duré plusieurs jours, je dirais presque plusieurs semaines, et durant lesquelles cette Commission a pu passer véritablement au peigne fin les opérations d'une Corporation, d'une assosiation de pilotes. Je voudrais aussi souligner en rapport avec la collaboration et

l'intérêt que les pilotes ont apporté aux travaux de cette Commission, le fait que les pilotes ont suivi très activement les séances de cette Commission. Votre Commission a été en mesure d'apprécier à chaque jour la présence des représentants des pilotes. Elle a aussi été en mesure de voir le nombre des pilotes qui ont réussi à se libérer pour venir occasionnellement, des fois quelques heures, quelques minutes même, assister aux séances de la Commission lorsque la Commission siégeait dans des circonscriptions de pilotage. Et si vous regardez aujourd'hui, dans cette salle même, vous constaterez qu'un grand nombre d'entre eux sont venus assister aux plaidoieries de cette Commission et souligner sûrement leur intérêt et l'importance que représentent pour eux les travaux de cette Commission. Et, il est évident que cette participation, si je puis dire, ou cette présence régulière aux travaux de la Commission a signifié pour eux des frais substantiels.

Les associations de pilotes ont dû subvenir aux frais de leur représentants, sans compter ceux de leurs avocats, lors des séances de cette Commission, et il en est évidemment résulté aussi dans diverses circonscriptions un surcroît de travail pour les pilotes qui restaient en devoir pendant qu'ils envoyaient leurs représentants suivre les séances de la Commission. Et durant une année aussi active et où la navigation a été aussi considérable que celle-ci, que pardon, celle de 1964 et nous sommes déjà en '65, je voudrais souligner que ceci représente un sacrifice

réel pour ceux qui devaient rester au travail et partager le fardeau de leurs représentants devant la Commission. Enfin, je voudrais souligner le caractère complet, enfin je ne dirais peut-être pas complet, mais seulement le caractère très étendu du mémoire préparé par les pilotes du Saint-Laurent, en particulier, ainsi que par les pilotes des Grands Lacs, mémoire soumis devant cette Commission. En vue de la préparation du mémoire, les pilotes, comme vous le savez, ont envoyé deux représentants à l'étranger étudier, examiner l'opération du pilotage dans divers pays, surtout soient les Etats-Unis, la plupart des pays d'Europe ou même l'Egypte. Ils ont dû encourir évidemment des frais considérables à cet égard, en rapport avec la préparation de ce mémoire.

Ils n'ont pas hésité à avoir recours à des experts dans divers domaines ainsi qu'ils ont retenu les services d'économistes, de spécialistes en relations industrielles, de conseillers financiers et, finalement, d'avocats en rapport avec la préparation de ce mémoire.

Et, Votre Seigneurie a souligné l'importance que représentait pour votre Commission l'étude de la preuve présentée devant cette Commission, mais, durant les dernières semaines, j'ai eu l'occasion de rejeter un coup d'oeil sur le mémoire préparé par la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent et, à ma grande surprise, j'ai trouvé que c'était un très bon mémoire, et j'encourage votre Commission à y retourner occasion-



nellement. Je pense qu'il est encore à date, ou en tout cas qu'il n'est pas trop vetus et qu'on y trouve des éléments qui demeurent valables et qui ne sont peut-être pas tous ressortis dans la présentation de la preuve parce que certains éléments sont plutôt de caractère argumentatif dans ce mémoire, et qu'il n'y avait pas lieu d'en faire une preuve formelle, qu'il était impossible d'en faire une preuve formelle et, enfin, que je n'ai pas l'intention de relire tous ces arguments qu'il y a dans ces quelques 300 pages. Je suis convaincu que vous en avez déjà pris connaissance et j'exprime simplement l'espoir que vous y je jetterez de nouveau un coup d'oeil avant la rédaction de votre rapport.

LE PRESIDENT: Je dois vous dire que tous les mémoires que nous avons reçus, nous les étudions lorsque nous avons étudié la preuve et lorsque nous essayons de nous former une opinion, nous essayons de ne rien laisser de côté de toute l'aide que nous avons reçue. Nous puisons à toutes les sources, surtout de ceux qui, comme j'ai eu souvent l'occasion de le dire, ont vécu les problèmes.

M. LALONDE: En rapport avec l'intérêt porté par les pilotes aux travaux de la Commission, je voudrais aussi souligner l'approche des pilotes du Saint-Laurent et des Grands Lacs aux travaux de la Commission. Les pilotes ont délibéremment voulu éviter dans la présentation de leur mémoire, les attaques abusives, je dirais tout simplement les attaques,

soient contre les armateurs ou l'Autorité du Pilotage. Ils ont voulu éviter autant que possible les récriminations sur le passé et essayer de regarder vers l'avenir, en matière de pilotage. Et si vous lisez le mémoire de la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent, vouv vous rendrez compte qu'il y a très peu d'importance, très peu de temps consacré à l'analyse détaillée de tel ou tel fait survenu il y a 10 ans, 5 ans ou 2 ans, que la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent et les pilotes du Saint-Laurent ont essayé de dégager pour cette Commission les grandes lignes de l'exercice du pilotage, les conditions physiques et les conditions d'environnement dans lesquelles s'exerçait le pilotage et essayé d'élaborer des nouvelles structures, des nouvelles recommendations.

Les pilotes du Saint-Laurent et des Grands Lacs ont fait ce travail et ont adopté cette approche comme une marque de confiance, je dirais, dans cette Commission. Il s'agit, je pense, de la première Commission dont les travaux et l'étude, dont les travaux sont faits par des personnes non directement impliquées ou intéressées à l'exercice du pilotage. Et, je pense que ceci, tout d'abord est une bonne chose et, deuxièmement, permet d'espérer, de prévoir un rapport qui fera davantage l'unanimité, que les rapports antérieurs préparés par les diverses commissions.

En ce qui concerne l'objet général de la plaidoirie devant cette Commission, j'ai dit que j'évi-

terais de reprendre tous les éléments contenus dans le mémoire des pilotes du Saint-Laurent ainsi que dans celui des pilotes des Grands Lacs. En fait, je voudrais étudier et commenter conjointement les problèmes des pilotes du Saint-Laurent et des Grands Lacs et les traiter comme un tout. Et, l'objet de ma plaidoirie sera double: il s'agira tout d'abord de souligner les points saillants de la preuve à l'appui des allégations et des recommendations des pilotes du Saint-Laurent et de souligner les déficiences de certaines recommendations qui ont été faites devant cette Commission, et le fait qu'un certain nombre d'allégations qui ont été faites devant cette Commission n'ont pas été démontrées.

Et, afin d'arriver à cet objet, j'ai divisé ma plaidoirie en trois parties: la première partie sera d'étudier les causes de l'état latent de conflit dans lequel le pilotage s'est maintenu durant de nombreuses années; dans une deuxième partie, je ferai un très court examen de ce que je crois devrait être les principes directeurs d'une réforme du pilotage; et enfin, dans une troisième partie, je tenterai de faire une analyse critique des diverses recommendations faites par les pilotes du Saint-Laurent et des Grands Lacs, et par les autres organismes ou individus qui ont comparu devant cette Commission. Cette troisième partie se divisera elle-même en deux sous-parties: la première concernera les structures administratives du pilotage, et la seconde, concernera l'exercice du pilotage lui-même.

Examinons tout d'abord les causes de ce que j'appelle l'état latent de conflit qui s'est maintenu dans le pilotage durant de nombreuses années.

Je voudrais tout d'abord faire quelques remarques préliminaires. Cette Commission a été créée à la fin de 1962, subséquemment à un arrêt de travail survenu sur le Saint-Laurent en avril 1962. Et, une vue superficielle des choses pourrait permettre de dire, de penser que cette Commission avait tout simplement pour objet d'examiner les causes de cet arrêt de travail; de décider si, oui ou non, les pilotes devraient faire des arrêts de travail, ou si le droit à la grève devrait être interdit en matière de pilotage, et régler quelques problèmes spécifiques qui ont pu se soulever ou faire des recommendations concernant quelques problèmes spécifiques qui ont pu se soulever en rapport avec cet arrêt de travail en 1962, et terminer son rapport et dans ces conditions, je n'ai aucun doute que la prédiction faite par Votre Seigneurie le 21 décembre, 1962, aurait pu se réaliser. C'est-à-dire qu'en quelques mois, on aurait pu finir les auditions et faire le rapport. Je suis convaincu que ceci aurait été une vue extrêmement superficielle des choses, et que cet arrêt de travail de 1962 ne peut être conçu comme un événement unique, autonome, séparé de toute une suite d'événements antérieurs et cet arrêt de travail ne peut être compris qu'à l'intérieur d'un examen des difficultés antérieures, et ne peut être vu que comme une espèce d'aboutissement de toutes ces diffi-

cultés qui se trouvaient bâties, si on peut dire, dans le système du pilotage à travers les années. D'ailleurs, je pense que ceci fut compris par le gouvernement de l'époque qui a donné à cette Commission un mandat aussi vaste que celui qu'elle a. En fait, cet arrêt de travail est venu cristalliser, si on peut dire, cet état lent de conflit qui existait dans l'administration du pilotage et un événement particulier qui était le projet de déduire un pourcentage du revenu des pilotes pour fin d'administration dans diverses circonscriptions de pilotage au Canada, a été l'occasion de manifester, d'exprimer, de faire ressortir la situation difficile dans laquelle le pilotage se trouvait au Canada et tenter de vouloir expliquer cet arrêt de travail uniquement par des questions de négociation ou de difficultés avec les armateurs en rapport avec les problèmes spécifiques, je crois, serait une simplification.

Je me rappelle, par exemple, lorsque le capitaine Slocum témoignait devant cette Commission le 15 septembre dernier, il déclarait tel que rapporté au volume 139, pages 17903 et 17904, alors qu'il parlait justement de cette question du projet du ministère de déduire une partie du revenu des pilotes pour fins d'administration, après avoir produit deux lettres du sous-ministre au capitaine Gaston Rousseau, rapportées sous la pièce 197, déclarant ceci:

"Tje situation is laid out very fully in these two letters. You asked there

why the apparent sudden change of opinion. There was no sudden change of opinion, the dropping of the proposal was one of the measures forced upon the Pilotage Authority by the 1962 strike."

Et je réfère la Commission au témoignage de M. Colley de la Shipping Federation lorsque contre-interrogé par moi-même, il déclarait qu'en définitive la Shipping Federation était venue à la conclusion que s'il était nécessaire de prendre une position catégorique lors de cet arrêt de travail, tout en ne le souhaitant pas, elle était, je dirais, presque satisfaite que la chose éclate finalement et qu'on en vienne à un règlement aussi possible et final de cette question.

D'ailleurs, une autre preuve que la décision de mettre sur pied cette commission ne peut-être reliée seulement à l'arrêt de travail de 1962, peut être inférée du fait que antérieurement à cette époque, à diverses occasions les pilotes et les armateurs ont demandé la création d'une commission d'enquête. Que ce soit lors de la présentation du bill S-3, que ce soit lors des difficultés d'octobre 1960, les pilotes ou les armateurs à différentes occasions ont suggéré ou demandé au gouvernement l'établissement d'une commission d'enquête qui étudierait le pilotage.

Maintenant, ces remarques préliminaires étant faites, y a-t-il vraiment lieu de parler d'un état latent de conflit en matière de pilotage? En

somme, est-ce que c'est un phénomène qui s'est manifesté seulement depuis quelques années? Est-ce que c'est quelque chose qui est survenu subitement durant les trois, quatre, cinq dernières années, ou si on peut retracer le filon au travers du pilotage sur le Saint-Laurent en particulier cet état de conflit?

Tout d'abord, je pense qu'il vaudrait la peine de mentionner que les difficultés actuelles du pilotage au Canada ne sont pas les premières. Mon confrère, Me. Jacques, a déposé devant cette Commission la liste des rapports des commissions royales antérieures. J'ai noté qu'il y en avait une pour Saint John, Nouveau-Brunswick, en 1895; une pour Montréal et Québec en 1913; une pour Halifax en 1918; une pour Vancouver-Victoria-Nanaimo-New Westminster en 1919; une pour Miramichi-Sydney-Louisbourg-Halifax-Saint-John, Montréal et Québec encore en 1919; une autre pour les B.C. Waters en 1929. Alors, je suis heureux de constater qu'en Colombie-Britannique aussi on a eu des problèmes qui d'après lui on a eu à étudier au moins deux fois. Et, enfin, en 1949, le ministère des Transports avait mis sur pied un comité connu sous le nom de Comité Audette qui a fait une étude rapide des divers problèmes en matière de pilotage.

Ces diverses commissions indiquent, évidemment, que le pilotage a périodiquement passé par des périodes d'ajustement et de rajustement dans ses opérations. D'ailleurs, les arrêts de travail auxquels on a référé devant cette Commission et qui sont

survenus durant les dernières années ne sont pas les premiers à survenir dans l'histoire du pilotage au Canada.

Je me contenterai de vous rappeler les arrêts de travail qui sont survenus, par exemple, dans la circonscription de Québec au début des années 30 et auxquels le pilote Pouliot a référé dans sa preuve.

Me. Brisset, questionnant le capitaine Pouliot, à la page 1927 du volume 59-F demandait:

"Q. Vous ne vous êtes jamais mis en grève pendant le temps que vous avez été pilote, vous?

R. Mis en grève, oui, en automne.

Q. Quelle année?

R. L'année, ça, je ne vous la donnerai pas exacte. On voulait avoir deux pilotes pour descendre en glace. La Shipping voulait s'objecter.

Q. Quelle année était-ce, vous rappelez-vous?

R. Ca devrait être en 1930 et quelque chose.

Q. En 1930 et quelque chose. Est-ce que tous les pilotes s'étaient mis en grève?

R. Absolument.

Q. Combien de temps est-ce que ça duré?

R. Ah! deux jour.

Q. Et, finalement, on était d'accord?

"R. Ca coûtait cher de garder les bateaux à Montréal, ça fait que ....

Q. Pardon?

R. Ca coûtait cher de garder les bateaux à Montréal, et ils auraient pu rester "crémés" là."

Je dois avourer que c'est une expression que je ne connaissais pas!

De même, dans la circonscription de Montréal, on a référé, en preuve, à un arrêt de travail survenu en octobre 1951, arrêt de travail qui avait duré deux jours à l'époque. Et je ne réfère pas aux expériences des autres circonscriptions de pilotage au Canada sauf peut-être pour mentionner en passant le fait que subitement on avait décidé d'abolir la circonscription de pilotage en Colombie-Britannique, il y a une trentaine d'années si je me rappelle bien.

Je pense que ces quelques faits suffisent à souligner le caractère de cet état de conflit qui est demeuré dans le domaine du pilotage. Enfin, il ne faudrait pas non plus s'imaginer que les relations avec les armateurs sont devenues tendues subitement en 1959 ou en 1960 et qu'avant cela c'était la lune de miel parfaite.

Je réfère votre Commission au rapport de la Commission de 1913 et en particulier à la réponse des pilotes du Québec au mémoire de la Commission Lindsay de 1913. Je réfère votre Commission aux pages 3, 5 et 6 de cette réponse publiée en 1914. En rap-

port avec le rapport de 1913, cette réponse est fort impressionnante et je cite en particulier à la page 5. Les pilotes de Québec déclarent, et je cite:

> "The Corporation was established in order to protect the pilots and the shipping. With ourCorporation we got rid of the sharks pursuing the pilots 54 years ago, taking the best part of their benefits; and today we want the same Corporation to keep them away. We know too well what was formerly done, and we know that the same thing would happen again, and perhaps worse. We remember too that a few years ago on the River Saguenay, the pilotage was in the hands of one firm, two men were engaged at two or three hundred dollars a year to make the pilotage in that river, the ships were charged full tariff, and the difference went in the profit and loss account of the said firm.
>
> We know that some interested people would be glad to see the pilots in the hands of one man, hidden behind the Minister of Marine and Fisheries and directed by the Shipping Federation who would induce him always, in the name of the Minister, to put the pilots in a state of slavery, overrule and ruin them

under the pretext of discipline. We would like to say that we do not want to be put under martial law to fulfill our duties."

Très évidemment ce sont des pilotes qui écrivent, ce ne sont pas des membres de l'Académie Française ou de l'Académie Anglaise, - j'ai le texte anglais, - et le langage peut-on dire est sûrement excessif, mais je pense que cela suffit à décrire l'atmosphère.

Evidemment, si on a eu toutes ces difficultés antérieurement à 1895, à partir de 1895 je dirais, à diverses périodes, ces difficultés se sont manifestées d'une façon particulière durant les dix dernières années et cette Commission a eu l'occasion d'entendre parler d'arrêts de travail plus fréquents durant les dernières années en particulier en amont de Montréal. Et peu importe les causes, justifications ou l'absence de justification pour ces arrêts de travail, le moins que ces choses démontrent, c'est que quelque chose ne tournait pas rond en matière de pilotage et que les pilotes concernés n'étaient pas très heureux de leur condition.

Deuxièmement, en rapport avec ces arrêts de travail et les difficultés des dernières années cette Commission a eu l'occasion d'apprécier l'attitude que je dirais méfiante et intransigeante des armateurs à l'égard des pilotes du Saint-Laurent. Je reviendrai là-dessus.

Et enfin, vous avez eu comme phénomène durant les dix dernières années une concentration de pouvoirs dans les bureaux de l'Autorité du Pilotage à Ottawa. Je crois que nous avons souligné en preuve lors des dernières séances, ici à Ottawa, le fait que durant les cinq ou six dernières années, le coût de l'administration du pilotage à Ottawa avait augmenté de 50 pour 100 alors que dans plusieurs circonscriptions les frais administratifs en matière de pilotage avaient diminué ou étaient demeurés stables. Je pense que ce seul fait démontre comment cette tendance à la concentration, à Ottawa, s'est accentuée durant les dernières années.

Quelles sont les causes de cet état latent de conflit et de cet état de conflit qui s'est accentué durant les dernières années? Il est possible de trouver divers facteurs. Je voudrais souligner tout d'abord, avant de les étudier ces causes, la présentation des armateurs à ce sujet. La Shipping Federation of Canada a prétendu par exemple dans son mémoire que ces difficultés devaient être reliées à l'établissement des corporations de pilotes sur le Saint-Laurent. Il s'agit d'un thème que l'on peut retracer au travers de tout leur mémoire déposé sous la pièce E-726. En page 5, on dit:

> "this brief will outline the main features of the corporate organization of the pilots in each of the district, as it came to be developed during the

last five years, and the impact which the growth of such corporate and impersonal entities have had on the collective behaviour of the pilots in the discharge of their duties, and on the exercise by the Pilotage Authority of its executive powers."

A la page 22:

"It is highly significant that this state of affairs originated with the formation and development of corporations which showed to be tightly-knit organizations tended to establish "closed-shop" practices and grouping together most, if not all, of the pilots of the various districts and concentrating in the hands of a few the power to rule over the destinies of the whole group."

One would almost think he was reading the Leviathan of John Locke, for maybe the more humble answer of the Corporation of Pilots, in the Report of the Royal Commission in 1914.

Et je pourrais continuer à citer des passages à la douzaine, j'en ai un ici qui dit:

"It is the respectful submission of this Federation that such a power should not lie in the hands of any single group of men. This group is

small; the permanent active pilots in the four districts with which we are concerned in the St. Lawrence River today number only 228 men, and it is evident that only a few of these men are setting the policies of the group; etc., etc."

On pourrait citer abondamment à ce sujet. Cette attribution qui cause des difficultés à l'établissement des corporations est encore accentuée lorsqu'on réfère évidemment à la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent. A ce moment-là vraiment, il s'agit selon le mémoire de la Shipping Federation de la consommation de cette concentration de pouvoirs par l'établissement d'une fédération qui selon le mémoire aurait autorité complète sur les pilotes du Saint-Laurent. Et, j'espère, par exemple, il ne s'agit pas d'un phénomène qui s'est manifesté seulement dans le mémoire de la Shipping Federation, il s'agit aussi d'une réaction d'une attitude qui est antérieure à la rédaction de ce mémoire et qui date, je dirais, d'une période qui précède de plusieurs années, la rédaction du mémoire. Par exemple, on a déposé comme appendice 62, dans le volume 2 du mémoire de la Shipping Federation, une lettre adressée en 1961 par monsieur Colley, au nom de la Shipping Federation à l'honorable Léon Balcer et on y trouve cette phrase à la page 186:

"The pilots who have imposed this si-



nister corporation system on the Montreal Harbour Pilots are in fact seeking to gain official recognition of this state of affairs."

Et relié à ceci, évidemment, à l'établissement des Corporations, on a essayé d'établir que ces corporations avaient un pouvoir exhorbitant sur les pilotes du Saint-Laurent. On déclare par exemple à la page 27:

"The Associations which were formed, however, to administer these pooling agreements and to group the pilots were, nevertheless, Associations which left to the pilots themselves the control of their earnings, as opposed to what has resulted from the transfer of the pilots' earnings to corporations which have a juridicial personality of their own and are managed independently of the individual pilots themselves".

Page 28:

"As far as the Federation of the St. Lawrence Pilots is concerned, its control over the earnings of the pilots stems from the power of its Board of Administration to exact contributions out of the earnings of the pilots, members of the various district Corporations, not by assessment against

pilot individually, but by assessment against the pooled funds of the various Corporations which are already under the control of their respective Board of Administration."

Et encore là, je pourrais citer page et page de ce mémoire où on essaie d'attribuer à l'établissement des Corporations les difficultés survenues sur le Saint-Laurent. Page 82, par exemple, et page 83, on dit:

"A review of some of the general by-laws of these Corporations seems to justify the conclusion that their Boards of Administration are actually vested with what might be called unlimited and arbitrary powers stemming mainly from the fact that they come to manage the pilots' earnings."

J'ai fait une étude attentive des règlements qu'on cite et je dois dire en conclusion qu'il ne faut pas avoir étudié ou lu les règlements de nombreuses corporations ou associations pour en arriver à l'interprétation ou à la conclusion auxquelles on en arrive en lisant, en citant les règlements qui sont cités aux pages 83 à 87 du mémoire de la Shipping Federation.

En fait, à la page 87, on reprend les arguments de 1913. Je ne sais pas si on veut retourner là, mais on revient à la page 87, à dire:

"The end result of such dual control has been that, when there arose a conflict between the Corporations and the Pilotage Authority, the administrative system either colapsed because of the pilots' refusal in all districts to accept assignments or, under the threats of such a collapse, the Minister had to yield to the economic demands presented to him, while the users of the services who pay to maintain such services, had little or no influence in the formulating of the decisions which affected them ....etc., etc."

And the sentence goes on for a whole paragraph. Well, if you read the Royal Commission of 1913..., Si vous lisez le Rapport de 1913, vous allez retrouver des affirmations analogues par la majorité des membres de cette Commission et en passant, comprenait dans cette majorité le secrétaire de la Shipping Federation à l'époque, M. Thomas Rob et en laquelle à la page 9, on réfère encore à ce double contrôle qui serait exercé en matière de pilotage, d'une part par l'autorité publique et d'autre part par les Corporations. Page 9, on déclare:

"There are at present two Pilotage Authorities; that is, the Corporation of Pilots, who are the real authorities

and the Minister of Marine and Fisheries, who is the nominal authority."

On m'informe que le Rapport est déposé comme pièce 1325. A cette époque, M. Adjutor Lachance qui était membre de la Commission s'est déclaré absolument dissident sur cette interprétation des faits, et je crains qu'on a tout simplement transposé en 1964, ce qu'on a lu dans le Rapport de 1913 et que parce qu'on trouvait le même mot "corporation", on a cru qu'il s'agissait des mêmes institutions ayant les mêmes pouvoirs. Cette thèse de la Shipping Federation concernant la cause et l'origine des difficultés survenues en matière de pilotage durant ces dernières années, à mon avis, est fantaisiste. Je crois que les armateurs se sont construits un espèce de Frankenstein auquel ils ont cru finalement et qu'une fois le capitaine Rolla Johnson, de vénérée mémoire, étant disparu de la scène on a essayé de se trouver un autre Frankenstein qui remplacerait cet ennemi mystique qu'on avait créé durant la moitié des années 1950.

Je verrai plus loin avec cette Commission quelles sont les différences réelles entre les associations de pilotes qui ont existé sur le Saint-Laurent depuis 1918 et 1924 respectivement, et les corporations des pilotes qui ont été créées durant les années 1950, et j'aurai l'occasion de reviser avec cette Commission les témoignages qui ont été donnés devant cette Commission concernant le fonctionnement

des organismes. Pour le moment, qu'il me suffise de dire qu'il y a absence de relation de cause à effet entre la prétention de la Shipping Federation et les difficultés survenues en matière de pilotage. Et je le démontrerai simplement, en référant au fait que dans le mémoire de la Shipping Federation même et dans le témoignage du Captain Matheson, on a référé, par exemple, à une menace d'arrêt de travail en 1957 de la part des pilotes de la circonscription de Montréal, alors que la Corporation des Pilotes du Saint-Laurent central, a été établie en février 1959 seulement; que dans cette même circonscription de Montréal vous avez eu un arrêt de travail en 1951 et j'ai parlé tantôt qu'il y en avait eu un évidemment dans les années 1930 dans la circonscription de Québec; que, en amont de Montréal, dans la circonscription qui s'appelait à l'époque Saint-Laurent-Kingston-Ottawa, vous avez eu des arrêts de travail qui sont survenus avant l'établissement des corporations. Vous avez eu un arrêt de travail en 1955, par exemple. Et je réfère à la Commission, au volume 87 et au volume 97 de la preuve à ce sujet, aux pages 10,876 à 10,879 et pages 12,159 à 12,170, et j'ajouterais qu'il y a eu des difficultés là où il n'y a pas existé de corporations. Vous avez eu des difficultés, par exemple, sur les Grands Lacs, en rapport avec les Sailing Masters, vous en avez entendu parler abondamment dans les témoignages. Bien, il n'existait pas de corporation à l'époque. Ces difficultés-là

sont reliées à d'autres facteurs et ce sont ces autres facteurs qu'il faut essayer de déterminer et d'établir, si on veut en arriver à une compréhension réelle des problèmes auxquels le pilotage a fait face dirant ces dernières années, et si on veut en arriver à une conclusion qui n'est pas purement une création de l'esprit. Et, je sais que ces autres facteurs que je voudrais étudier après l'ajournement si possible.

LE PRESIDENT: Et, alors nous n'avons qu'un seul sténographe français et le débit est assez vite; alors, dans les circonstances, après une heure et quart, nous allons lui accorder un peu de repos.

Alors nous allons ajourner pour quelques minutes. - Maintenant, on me demande de vous informer, de vous demander de ne pas fumer dans la salle ici, dans la cour. Si vous voulez fumer, dans le corridor ou dans la salle d'attente.

Alors, nous ajournons pour une couple de minutes.

--- A short recess.

M. LALONDE: Votre Seigneurie, messieurs, j'en étais à dire que, selon moi, on ne pouvait attribuer la cause des difficultés en matière de pilotage à la simple existence ou la simple création des corporations de pilotes, vers la fin des années 1950 que le début des années 1960. J'établirai un peu plus tard que la corporation comme institution juridique n'ajoutait en fait rien aux pouvoirs des sociétés antérieures ou des associations antérieures pour donner des pouvoirs vraiment plus grands, ou substantiellement plus considérables sur de plus considérables hauts directeurs des corporations par rapport aux associations antérieures.

Je tenterai d'établir, je crois que les corporations sont plutôt le symbole, l'expression d'un désir de changement chez les pilotes dans les relations traditionnelles qu'ils ont entretenues entre eux et qu'ils avaient entretenues avec l'autorité de pilotage et les armateurs; et que la création des corporations constitue plutôt l'aboutissement d'un processus que son point de départ.

Je tenterai aussi d'établir que l'opération de la profession de pilote exige une collaboration très étroite entre tous ses membres, exige autant que possible l'unification des pilotes dans un seul organisme et nous aurons aussi l'occasion de référer à l'expérience étrangère à cet égard. En fait donc, l'explication aux difficultés survenues en matière de pilotage ne peut être trouvée dans

l'établissement des corporations de pilotes, mais doit être cherchée ailleurs, et l'explication donnée par la Shipping Federation dans son mémoire est, à mon avis, facile et superficielle. Quelles sont les causes réelles des difficultés qu'a rencontrées le pilotage durant les dernières années?

Avant d'étudier ces causes, de les énumérer et de les analyser, je crois qu'il importe de replacer le pilotage sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs dans son contexte historique vers les premières années de 1950. Et ce contexte historique, je le ferai partir des années 1930. En effet, quel était l'état du pilotage sur le Saint-Laurent entre les années 1930 et 1940? Plusieurs pilotes ont témoigné à cet égard; des pilotes seront amenés à témoigner, et des pilotes plus vieux, des pilotes à leur retraite ont aussi témoigné devant cette Commission sur les conditions de travail à l'époque. Ils ont expliqué quelle était la situation du pilote durant la période de la crise, période de la crise économique des années '30. On assistait à une réduction substantielle du trafic maritime sur le Saint-Laurent avec un surplus, pour l'époque, de pilotes par rapport au trafic maritime. En plus de ceci, vous aviez l'absence quasi totale de navires étrangers en amont de Montréal. Le trafic maritime océanique à toute fin pratique se faisait de Montréal en aval. Et quelle situation trouvait-on dans ces circonscriptions de pilotage de Montréal et de

Québec? Alors, vous aviez un surplus de pilotes actifs et vous aviez des apprentis qui, à cause du faible trafic maritime, ne pouvaient être entrés dans le pilotage comme tels et ont continué leur apprentissage pour plusieurs, pendant 9 et 10 ans, attendant et espérant une reprise des activités économiques et la possibilité d'être admis à ce moment-là comme pilotes, détenteurs d'un brevet régulier.

Dans un autre domaine, où c'était l'époque où vous aviez le système des pilotes spéciaux qui était en vogue, des pilotes affectés à des lignes de navires particulières, eh! bien, évidemment, ce système ne pouvait que soulever des difficultés et créer de la dissention parmi les pilotes. C'est ainsi que le pilote Langlois, témoignait le 25 juillet, 1963, tel que rapporté au volume 52, aux pages 1515 et suivantes.

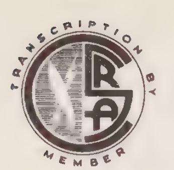
Après avoir expliqué comment il avait été recommandé comme pilote spécial à une compagnie de navigation par un pilote de Québec-Montréal, alors qu'il était lui-même un pilote de la circonscription de Québec, il déclarait: "Ca fait qu'il m'a donné l'adresse où faire application, et le voyage suivant il descendait le dimanche, référant au pilote de la circonscription de Montréal, et le lundi matin j'avais ma nomination." Ca, c'est un cas.

Maintenant, il y a bien des cas. Ca été une question d'amis, si vous voulez. J'avais un ami, j'en ai fait entrer; d'autres avaient d'autres

amis, ils en ont fait entrer et il y en a beaucoup qui ont travaillé pour les faire sortir, - et ainsi de suite. Cette difficulté évidemment avec les pilotes spéciaux, elle n'était pas seulement là en 1930, elle était là, dès le début du siècle et si on lit la réponse des pilotes sur la Corporation des Pilotes de Québec au Rapport de la Commission Royale de 1913, on trouve à la page 5 de cette réponse, la déclaration suivante des pilotes:

> "The abolition of our Corporation is merely a question of dollars and cents, nothing else. The shipowners try to be dispensed with paying some extra expenses to their selected pilots, and perhaps are hoping more than that. Let us make a suggestion and show them how they may get rid of that custom. The only way is to give up the mode of selecting their men. Let all the pilots be on the tour de rôle, they have all the same knowledge, and thus will acquire the same experience."

Ceci est de 1914, et il a fallu attendre la fin des années 1950 pour en arriver finalement à l'abolition de ce système. En fait, et des témoignages ont été donnés à cet égard, tant par le capitaine Langlois, le capitaine Rousseau. Le régime de pilotes spéciaux qui créait nécessairement de la dissention parmi les pilotes et les pilotes spéciaux, si on peut dire,



constituait une espèce d'aristocratie dans l'organisation du pilotage et à toute fin pratique étaient les véritables représentants des pilotes, ceux qui parlaient au nom des pilotes, ceux qui, généralement d'ailleurs, représentaient les pilotes dxns les associations de pilotes de l'époque.

Ce qui est remarquable dans ce contexte historique, c'est que, alors que un peu comme tout le monde, doit-on dire, les pilotes ont souffert de la crise économique des années '30; à la différence du reste de la population, ils ont continué à souffrir économiquement de la deuxième guerre mondiale. Alors qu'on a assisté à une reprise des activités économiques durant la deuxième guerre mondiale, dans le domaine maritime, sur le Saint-Laurent, le trafic maritime est demeuré extrêmement réduit et les pilotes qui n'ont pas été appelés à servir dans la marine marchande de l'époque ou dans la marine militaire, sont demeurés pratiquement sans travail durant toutes ces années.

Ce n'est en définitive, qu'après la guerre, à partir de 1946, 1945-46, qu'on a assisté à une reprise du trafic maritime sur le Saint-Laurent. Et, à partir de 1945, on a assisté à une augmentation progressive, chaque année, rythme régulier du trafic maritime sur le Saint-Laurent. Cette augmentation ne s'est pas faite par des pourcentages extrêmement considérables, mais quand même on a assisté à une tendance régulière à la hausse.

Si vous consultez les Shipping Reports publiés par le Bureau de la Statistique, vous constaterez par exemple, que le port de Montréal en 1945, on comptait 3,163 entrées et sorties de navires océaniques et 4,041 entrées et sorties de navires côtiers; alors qu'en 1961, on en était rendu à 5,639 et 6,666, respectivement.

Evidemment, reliée à ceci, il y a eu une augmentation considérable de la jauge des navires et le nombre des navires lui-même a augmenté. La reprise des activités économiques dans le domaine maritime, des activités commerciales, a eu son effet, évidemment, sur les conditions de vie des pilotes durant cette période. Alors que depuis 1930, on avait assisté à un surplus de pilotes sur le marché, vous avez eu une réduction substantielle et progressive de ce surplus. On peut dire qu'à partir de 1945, les pilotes ont commencé à sortir de leur, - ce que j'appellerai leurs 15 années de misère, de 1930 à 1945. Vous avez eu, en outre, une augmentation du nombre d'apprentis. Des nouveaux apprentis sont venus s'ajouter au fur et à mesure que ceux qui avaient été apprentis durant plusieurs années, et durant les années '30, étaient intégrés au pilotage. Et ces nouveaux apprentis qui sont devenus rapidement des nouveaux pilotes, constituaient véritablement un apport sans nouveau dans le pilotage. On peut dire que la situation est demeurée à peu près stagnante de 1930 à 1945, et que les apprentis ont

vieilli, si vous voulez, avec le pilotage durant ces années-là, au juste toute cette période où ils attendaient d'être intégrés au pilotage et on ne prenait pas de nouveaux apprentis durant cette période de 1930 à 1945, pratiquement pas, très peu.

Et en 1945, après cette espèce de décalage, vous avez eu l'entrée, si on peut dire, d'hommes nouveaux et d'hommes plus jeunes. Vous avez eu presque une différence de génération entre ceux qui étaient pilotes et les apprentis qui rentraient après 1945. Vous avez eu cette arrivée, si vous voulez, d'une nouvelle génération d'hommes dans le pilotage. Et cette nouvelle génération d'hommes dans plusieurs cas, vous aviez là, plusieurs personnes, plusieurs pilotes, plusieurs apprentis qui avaient été capitaines de navire, soient marchands, soient militaires, durant la guerre ou qui avaient été officiers à bord de ces navires. Vous aviez des gens qui avaient eu une expérience extrêmement considérable dans divers domaines, qui arrivaient, si on peut dire, avec des idées nouvelles et des exigences plus sévères que la génération précédente d'hommes qui étaient entrés dans le pilotage très jeunes, sous la formule d'apprentissage traditionnelle, qui étaient, si vous voulez, à l'intérieur du système traditionnel du pilotage avant les années 1940.

Subitement, vous aviez cette arrivée d'hommes nouveaux. Et ceci ne pouvait faire autre-

ment qu'amener un éclatement des relations traditionnelles à l'intérieur des groupes de pilotes. En somme, alors qu'antérieurement vous aviez beaucoup, - une relation très souvent, relation de parents entre les pilotes; vous aviez la tradition que c'était le cousin, l'oncle qui pouvait initier le neveu au pilotage et ainsi de suite. Cette tradition se brisait rapidement à la fin de la guerre de 1945, des années 1945 à 1950. Et on peut dire que la vieille hégémonie de certains groupes à l'intérieur du pilotage disparaissait. Tout était mis en cause. Et je pense qu'il s'agit d'un phénomène purement sociologique qui a une importance considérable pour comprendre les événements ultérieurs, après 1950.

En face de ceci, en face de cette transformation que vous rencontriez dans la composition du corps des pilotes sur le Saint-Laurent, vous aviez, d'autre part, un espèce de fixisme des relations entre les armateurs et les associations de pilotes. Les relations se continuaient un peu sur la base traditionnelle, au sujet de laquelle le capitaine Matheson a témoigné avec beaucoup de connaissances personnelles et aussi avec beaucoup de sympathie. Je me rappelle lorsque le capitaine Matheson a raconté par exemple, comment ayant appris que les pilotes de Québec voulaient demander au Canadian Merchand Service Guild de négocier pour eux une revision du tarif, ou une transformation.

Immédiatement, il sentit le besoin ou il a décidé d'entrer en communication avec le président des pilotes à l'époque, M. Brochu, et d'organiser un voyage avec lui à bord d'un navire qui descendait le Saint-Laurent. Et, alors que M. Brochu pilotait, faisait son voyage, le capitaine Matheson le dissuadait d'engager son association dans cette direction, lui disait s'il y avait possibilité de s'entendre, selon la formule traditionnelle, et de ne pas procéder avec son projet, si effectivement; finalement, il y a eu des rencontres et on en est venu à s'attendre et à se rencontrer.

Je crois que, il s'agit de relations personnelles, faites de bonne foi, mais de relations que j'appellerai de type paternalistes entre les armateurs et les pilotes. Et je crois qu'il s'agit d'un type de relations qui s'il a pu fonctionner durant de nombreuses années, sur la base de connaissances personnelles intimes entre pilotes spéciaux de certaines lignes, et agents, et représentants,et officiers de la Shipping Federation, s'il s'agit d'un système dépassé et d'un système qui ne pouvait continuer sur cette base. En regard de cette transformation de caractère sociologique d'une part, dans la composition du corps des pilotes du Saint-Laurent, et de cette espèce de stabilité, d'approche traditionnelle aux relations entre pilotes et armateurs, on pourrait dire que vous aviez des augmentations substantielles considérables de la prospérité dans



l'ensemble de l'économie canadienne, prospérité qui avait déjà commencé d'ailleurs durant la période de la guerre.

Cette prospérité s'est manifestée très évidemment par l'augmentation des revenus des pilotes, pardon, excusez-moi, l'augmentation des revenus de l'ensemble de la population et l'amélioration aussi des conditions de travail en général, dans la population. Je réfère, à ce sujet, votre Commission au mémoire de la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent, pièce 671, texte français, page 68 et suivantes.

Ainsi, par exemple, on cite le Bureau fédéral de la Statistique, au tableau III, où on donne les heures hebdomadaires moyennes de travail au Canada, et au Québec, de 1945 à 1961. Et vous avez une réduction, par exemple, au Canada de 44.1 heures de travail par semaine en 1945 à 40.6 en '61. Dans le Québec de 45.6 à 41.5, pour la même période. Et, en plus de ceci, vous aviez très évidemment, en plus de l'augmentation des revenus, des améliorations des conditions de travail; vous aviez une augmentation aussi substantielle des bénéfices d'appoints ou bénéfices marginaux, dans tous les secteurs, que ceci prenne la forme de caisse de retraite, de contributions de l'employeur à des caisses de retraite, à des régimes d'assurance-santé ou maladie, à des allocations de dépenses, toutes les formes indirectes de bénéfices d'appoints ont augmenté durant cette

période et ce même phénomène s'est manifesté dans le domaine des transports en général, et dans le domaine maritime en particulier.

Je réfère la Commission à une pièce déposée par la Shipping Federation qui fait partie du volume II de la pièce E-726, appendice 31, page 86. On trouve en cet endroit, un mémoire qui avait été préparé par la United Montreal Pilots, par un économiste, - en fait, par deux économistes, M. Jean-Marie Martin et M. James Hudson, de Québec.

A la page 86 on constate que l'indice du revenu net des premiers officiers sur des navires que la Canadian National Steamships était passé de 1938, si on met la base de 1938 comme 100, était passé donc de 100 en 1938 à 327 en 1957; et alors qu'en 1946 cet indice n'était que de 82, alors qu'il était de 100 en 1938, il était passé à 213 en 1948 et 327 en 1957.

Si on prend l'indice du salaire des ingénieurs sur les trains passagers, il était passé de 100 à 1938, à 230 en 1949 et à 472.7 en 1957. L'indice du salaire hebdomadaire moyen des employés masculins du C.P.R. était passé de 100 en 1938 à 211 en 1948 et en 1957 il était de 355.

Or, durant cette période, le revenu des pilotes n'a pas suivi la même courbe. Citant encore la même page 86 du volume 2 du mémoire de la Shipping Federation, on constate que l'indice s'il était de 100 en 1938 devenait seulement de

138.3 en 1948 comparativement à 213 pour les premiers officiers de la Canadian National Steamships et 211 pour les employés du C.P.R.

En 1949 il était de 145.4 comparativement à 230 pour les ingénieurs sur les trains et 227 pour les employés du C.P.R. En 1957, il était de 182.9 comparativement à 327 pour les premiers officiers de la Canadian National Steamships et 472.7 pour les ingénieurs des trains-passagers et 355 pour le salaire moyen des employés masculins du C.P.R.

Alors, quel était donc le contexte historique au début, disons, des années 1950? Vous aviez une nouvelle génération d'hommes qui arrivait, vous aviez un type de relation avec les armateurs qui était un type traditionnel, un type qui était déjà assez passé, je dirais, et vous aviez en regard d'une augmentation continue, régulière et considérable de la prospérité dans l'économie canadienne, une augmentation beaucoup plus restreinte, beaucoup plus lente dans les conditions de travail et dans les conditions économiques des pilotes. Car, en effet, il ne s'agit pas simplement de penser aux conditions économiques, il faut aussi penser aux conditions de travail en général.

En 1950 les conditions de travail n'étaient pas substantiellement différentes de celles qui existaient dans les années 1930 dans le pilotage. On pilotait encore de Pointe-au-Père à Québec, et de



Québec à Montréal d'une seule traite, pour ne citer que cet exemple.

Alors, quelles sont donc les causes réelles des difficultés survenues après 1950, ayant rapidement situé ce contexte historique? Encore une fois, longue période de difficultés économiques de 1930 à 1945; après 1945, nouvelle génération d'hommes qui arrivent et continuation des relations traditionnelles avec les armateurs et aussi amélioration des relations traditionnelles avec les armateurs et aussi amélioration très lente des conditions de travail.

Les causes des difficultés du pilotage après 1950, j'en identifie trois. La première, à mon avis, est représentée par les désirs, que je qualifie de légitimes, des pilotes d'améliorer leurs conditions de travail. La seconde, je l'identifie comme étant l'attitude ultra-conservatrice des armateurs dans leurs relations avec les pilotes. Et, la troisième, j'essaierai de la tracer dans l'inefficacité de l'Administration du Pilotage.

Examinons, tout d'abord, la première cause, c'est-à-dire le désir des pilotes d'améliorer leurs conditions de travail. Je réfère encore la Commission à la même pièce que j'ai citée plus tôt, c'est-à-dire la pièce 726 du deuxième volume du mémoire de la Shipping Federation, en particulier à la page 86 et à la page 87. On y verra que les pilotes faisaient face tout d'abord à une situation

au plan financier et qu'il était très normal de leur part de vouloir améliorer. Ainsi, par exemple, citant la page 87, par rapport à 1938 les pilotes de la circonscription de Montréal touchaient un revenu net réel, c'est-à-dire par rapport au coût de la vie, inférieur en 1950 à celui de 1938, ce qui consiste ici comme étant, et je cite:

> "Net earnings per change in cost of living."

pour la circonscription de Montréal en 1938, étant de $3,724 devient en 1950 $3,540 et en 1951 $3,216 et en 1952 $3,891.

Je cite simplement le cas de la circonscription de Montréal. On pourrait faire une étude analogue en rapport avec le revenu des pilotes de la circonscription de Québec, ou même les pilotes qui étaient en amont de Montréal, quoique comparer 1938 avec 1952 en amont de Montréal représenterait une chose à peu près impossible, je crois. De toute façon on n'a pas les chiffres, en tant que je le sache, des revenus à cette époque.

Mais, en plus de cette situation au plan financier, vous avez aussi une situation difficile au plan des conditions de travail et de l'exercice du pilotage. Prenons tout d'abord, par exemple, les circonscriptions de Québec et de Montréal.

J'ai mentionné tantôt l'absence de la réduction de la longueur du trajet de pilotage



dans les circonscriptions de Québec et de Montréal durant cette période. J'ai aussi référé au problème qui s'est posé dans l'exercice du pilotage et l'Administration du Pilotage par le système de pilotes spéciaux.

Je réfère ici au témoignage donné par le capitaine Rousseau à Québec le 18 septembre 1963, et rapporté au volume 66-A, aux pages 8145 et suivantes. Me. Jacques interrogeant le capitaine Rousseau disait:

"Q. Why were you against the regime of the special pilots while you were one yourself, one of them? Isn't true that special pilots have a higher income than the ordinary or turn pilot when you were a special pilot?

A. To say that there was higher income, it is difficult to say so because there were certainly more expenditures to face when a pilot was attached to a company. There was, of course, a higher salary.

Q. Well then, why did you endeavour to get abolished this regime of special pilots?

A. Well, I sincerely believed that this regime was not necessarily good and, in the interest of my colleagues

in the organization, and even the companies, I would say.

Q. Why was this regime harmful to the companies?

A. Well, this regime was not good for the companies, because one of my colleagues said here a few days ago, the choice of selection of special pilots wasn't done according to the competence or seniority, but was done as this colleague has said, and I will repeat it now, was done between the friends, so that in many instances there were special pilots who should not have been special pilots. On the other hand, there were a good number of those special pilots who were good pilots, myself excluded.

Q. To what extent was this regime of special pilots harmful to pilotage?

A. It is my opinion that this system used to divide the group of pilots because part of the pilots were attached or bound to companies and second to the Pilotage Authority and thirdly to the Association, therefore, these people didn't have two bosses but three bosses."

Obviously this was said jokingly,



referring to the statement in the Shipping Federation brief about pilots having two bosses, the Authority and the Corporations.

Alors donc vous aviez ces difficultés au plan des conditions de travail en aval de Montréal, et en amont de Montréal la situation n'était guère plus gaie, je dirais qu'elle était encore pire.

En amont de Montréal vous aviez à cette époque, dans les années 50, un système de contrat de travail individuel avec des agents. Au début de chaque année le pilote entrait en communication avec un agent, une compagnie, et voyait au contrat annuel, renouvelé ou non, et ce système de contrat de travail individuel ne pouvait que produire de la concurrence entre les pilotes et, deuxièmement, amener une insécurité de l'emploi. Puisque, un pilote ne savait jamais, n'était jamais sûr si l'année suivante il aurait nécessairement de l'emploi auprès d'un agent ou d'un autre. En même temps, un peu plus tard, durant les années, en 1958 en particulier, vous avez eu des pressions qui ont été exercées sur les pilotes par l'Autorité du Pilotage ou par le ministère des Transports, afin d'encourager ou d'induire, je devrais plutôt dire, les pilotes à passer sous le régime du fonctionnarisme, de devenir des employés de l'Etat au taux régnant "prevailing rate employees", et je réfère en particulier à la preuve de M. Ferris, au volume

87, page 10,879.

En outre de ceci, vous aviez durant toute cette période le fait qu'en amont de Montréal vous aviez, très bien, une circonscription de pilotage, mais vous n'aviez aucun système de paiement obligatoire de droits de pilotage. Vous n'aviez, en définitive, à peu près aucune garantie d'emploi, de stabilité de l'emploi et vous aviez durant toute cette période la possibilité toujours constante de la concurrence exercée par des pilotes américains. Et vous avez eu en preuve des cas où des pilotes américains, justement, occasionnellement descendaient des navires jusqu'à Montréal durant cette période.

Donc vous aviez dans la première partie des années 50, tant au plan financier qu'au plan de travail, une situation chez les pilotes qui était insatisfaisante pour dire le moins. Et ceci ne pouvait qu'avoir des effets sur les associations de pilotes elles-mêmes et sur le corps de pilotes globalement.

Vous aviez tout d'abord des pressions tout à fait normales qui se sont exercées à l'intérieur des associations pour l'amélioration de la condition et du sort des pilotes.

Evidemment ces pressions se sont exercées surtout par les pilotes qui n'étaient pas des pilotes spéciaux. Or, comme je le mentionnais tantôt, et ceci a été donné en preuve, les pilotes

spéciaux étaient en fait ou en pratique généralement ceux qui siégeaient sur le Conseil d'administration des associations de pilotes et il ne pouvait en résulter qu'une accentuation du conflit existant à l'intérieur du groupe de pilotes. Chaque fois que vous aviez des améliorations qui étaient accordées par exemple aux pilotes dits spéciaux, et qui n'étaient pas accordées aux autres pilotes, une augmentation du revenu, une augmentation de tarif par exemple, eh! bien, chaque fois que vous aviez cette situation vous aviez une nouvelle tension, un nouveau désir pour des changements.

Si je réfère maintenant à la situation en amont de Montréal, "above Montréal", vous avez un désir d'action collective de la part des pilotes qui s'est manifestée. C'est évident que le système en vertu duquel chaque pilote individuellement allait négocier son contrat au début de chaque printemps, ne pouvait être satisfaisant. Et les pilotes ont cherché des nouvelles formules pour en arriver à travailler ensemble et à négocier collectivement. C'est ainsi que vous avez eu la création d'associations, que vous avez eu la Great Lakes Pilots Association,dont on a entendu parler et qui est disparue. C'est ainsi que vous avez eu à certaines époques l'intervention de l'International Organization of Masters, Mates and Pilots représentée par le capitaine Rolla Johnson. Vous avez eu aussi à d'autres époques on concurremment même le

désir des pilotes de s'en remettre au Canadian Merchant Service Guild, et enfin vous avez eu la création des corporations à partir de 1958, - 1957, 1958.

Alors, le simple fait qu'on puisse constater dans une période de deux, trois ans, même un an, deux ans, ce foisonnement d'institutions, d'associations, à l'intérieur d'un groupe de pilotes qui étaient les pilotes de la circonscription Saint-Laurent-Kingston-Ottawa, démontre hors de tout doute que vous aviez justement de bouillonnement à l'intérieur des groupements de pilotes à l'époque pour améliorer leurs conditions de travail et en arriver à établir des nouvelles formules de négociations, des nouvelles formules de représentations tant auprès des armateurs qu'auprès de l'Autorité du Pilotage.

En somme, on faisait face à cette époque à un besoin d'une action plus coordonnée, plus efficace à l'intérieur de tous les groupes de pilotes sur le Saint-Laurent.

Les pilotes, en outre, durant cette période, après la dernière partie des années 50, ont décidé de recourir à de l'expertise à l'extérieur de leur propre groupement pour réussir à se réorganiser et aussi à négocier proprement avec les armateurs et l'Autorité du Pilotage. Et c'est ainsi qu'ils ont engagé, comme je l'ai mentionné, les services d'économistes et autres personnes.

Donc, sur une période de quatre ou cinq ans, qu'on peut situer de 1955 à 1960, sommairement,

vous avez eu une transformation considérable des organisations de pilotes sur le Saint-Laurent.

Vous avez eu tout d'abord l'établissement des corporations de pilotes. Dans certains cas, après l'essai de plusieurs formules, comme cela a été le cas en amont de Montréal.

Vous avez eu l'abolition du système de pilotes spéciaux dans les circonscriptions de Montréal et de Québec. Vous avez eu l'établissement de systèmes d'apprentissage adaptés, nous croyons, aux oonditions modernes de l'exercice du pilotage, ou qui tout au moins constituaient un progrès substantiel sur l'époque antérieure.

Vous avez eu en définitive comme agent, comme ferment de toutes ces transformations, si on peut dire, la montée d'une nouvelle génération de pilotes non liés aux institutions traditionnelles du pilotage.

En définitive vous aviez un pilotage à partir de 1955, dans des positions de responsabilité, des gens qui étaient entrés dans le pilotage, pour plusieurs, après la guerre, qui avaient été pilotes durant quatre, cinq, certainement six ans, et qui accédaient à des postes de direction dans les associations traditionnelles de pilotes et qui amenaient une transformation normale et nécessaire de ces institutions.

Il eut été possible, à mon avis, qu'on assiste durant cette période à une transformation de toute la structure du pilotage d'une façon progressive et sans heurt. Cette transformation aurait été possible

si tous les intérêts concernés, c'est-à-dire non seulement les pilotes mais les armateurs et l'Autorité du Pilotage, le gouvernement, avaient su s'adapter aux nouvelles conditions et envisager d'une manière raisonnable les modifications requises.

A mon avis c'est là la grande cause des difficultés qui ont amené la création de cette Commission. Vous avez eu ou bien un refus ou bien une négligence des autres intérêts de s'adapter et de suivre les développements qui se produisaient dans le domaine du pilotage.

Je ne veux pas prétendre que les pilotes au travers de tout ceci sont blancs comme neige, et qu'ils n'ont pas pu faire une erreur à l'occasion. Je ne voudrais pas prétendre qu'on interprète ma position comme celle-là. Ce sont des humains et, en plus, ce sont des hommes qui ne sont pas des experts dans l'organisation sociale, ce sont des hommes qui sont d'abord marins, ayant à exercer une fonction difficile et voyant leurs conditions de travail considérablement retardée par rapport au reste de la société ont voulu améliorer leur sort par les moyens qui étaient à leur disposition et les meilleurs moyens auxquels ils pouvaient penser.

Mais ce que je prétends, par exemple, c'est que la cause des difficultés ne réside pas d'abord dans les organisations de pilotes ou chez les pilotes eux-mêmes.

Je crois que cette difficulté, encore une

fois, doit être recherchée dans le refus ou la négligence des autres intérêts de s'adapter aux nouvelles conditions.

Il est très évident, et je signale ceci comme la grande cause, comme le premier facteur des difficultés qui sont survenues, c'est-à-dire ce refus ou cette négligence de s'adapter, car il est bien évident qu'il aurait été possible qu'il n'y ait aucune difficulté. Si les pilotes étaient demeurés absolument passifs, s'ils avaient accepté passivement une détérioration progressive de leur situation par rapport à la situation qui existait dans le reste de la société à l'époque, il n'y aurait évidemment pas eu de difficultés en ce qui concerne les autres parties. Les armateurs auraient continué leur petit bonhomme de chemin comme auparavant et l'Autorité du Pilotage aurait continué, en fait, un peu à s'en laver les mains et à laisser les armateurs et les pilotes procéder comme ils le faisaient autrefois.

Mais je pense que le pilotage tout en étant une profession, et peut-être une vocation, n'est pas nécessairement une vocation à l'héroïsme moral et que les pilotes ne sont pas appelés à être des franciscains et qu'il était normal, comme tous les autres groupes dans la société, les pilotes essayent de se maintenir au niveau des autres groupes dans la société dans laquelle ils exerçaient leurs fonctions.

C'est en face, donc, de ce refus, ou de cette négligence, des autres intérêts de s'adapter

qu'il faut comprendre les difficultés qui sont survenues.

Donc, comme première cause, encore une fois, des difficultés, le désir des pilotes d'améliorer leurs conditions de travail. Si les pilotes s'étaient contentés de demeurer assis chez eux, s'ils avaient continué comme autrefois, il n'y aurait pas eu de difficultés. Je pense que c'est en demander trop à des hommes que de demander cela.

Avec votre permission, Votre Seigneurie, je continuerai l'examen des autres causes après l'ajournement.

LE PRESIDENT: Alors, nous allons ajourner à deux heures cet après-midi.

--- Ajournement.

--

--

--

--

--

--- Reprise de la séance à 2:00 p.m.

M. LALONDE: Avant l'ajournement pour le lunch, j'avais indiqué que je croyais qu'il existait trois causes différentes à la situation dans laquelle l'Administration du Pilotage se trouvait en 1962. Et la première était le désir des pilotes d'améliorer leur situation au cours des années 50 et j'ai dit qu'en face de ce désir se trouvait la grande cause des difficultés rencontrées, c'est-à-dire le refus ou la négligence des autres intérêts de s'adapter et de suivre les développements dans le domaine du pilotage et que ce refus ou cette négligence a pris deux formes tout d'abord l'attitude ultra-conservatrice des armateurs et d'autre part ce que j'ai appelé l'inefficacité dans l'Administration du Pilotage.

En ce qui concerne le premier point, je crois en effet qu'au travers de toute cette période les armateurs ont manifesté, ont adopté une conception rétrograde des relations qui devraient exister entre pilotes et armateurs. Et ceci s'est manifesté de plusieurs façons.

Ceci s'est manifesté tout d'abord par la définition inappropriée du statut des pilotes, les armateurs assimilant dans leur approche aux pilotes, assimilant ceux-ci à de simples employés.

Ainsi, par exemple, dans la pièce 726, le mémoire de la Shipping Federation, à la page 90, on déclare:

"It is also the policy and aim of the Shipping Federation to have, for the movement of traffic, competent and reliable pilots, and it is an equally firm policy of the Shipping Federation to provide wages..."

and I underline "wages"

"...and working conditions in the pilotage service which would be rewarding and attractive to competent men."

Si vous référez ensuite à l'appendice 49, à la page 138 du volume 2, de la pièce 726, vous trouvez des affirmations analogues dans la brochure publiée par la Shipping Federation en 1960.

En page 3, on constate que l'histoire se répète, même les mots se répètent:

"It is the policy and aim of the Federation to have available, for the movement of traffic, competent, reliable pilots, and it is an equally firm policy of the Shipping Federation to provide wages and working conditions in the pilotage service which will be rewarding and attractive to competent men. It is the belief of the Federation that these standards of wages and working conditions are being met...." etc.

Et, à la page 6 de la même brochure:

"It is wrong in practice...."

Excuse me, I will quote the whole paragraph.

> "The present system of arriving at tariffs to pay pilots is wrong in principle and conflicts with the established practices of sound business. It is wrong in practice because it involves estimates of variable trade patterns to provide pilotage funds. Since employee income is involved, low estimates are subject to upward adjustments; high estimates are difficult to reduce."

Cette définition inappropriée du statut des pilotes a évidemment des conséquences importantes lorsqu'on en vient à négocier et discuter avec les pilotes.

En définitive, on pourrait presque se dire qu'on a adopté vis-à-vis les pilotes la même politique qu'on avait aussi vis-à-vis les "sailing masters" sur les Grands Lacs.

Et le capitaine Matheson, en réponse à une question de Me. Brisset, le 15 juin, 1964, tel que rapporté au volume 134, déclarait ceci en référant aux "sailing masters" et aussi à une question du Président de la Commission:

> "The Chairman: Q. Did you have the right to strike them off the tour de role list; that is, not to employ them any longer as sailing masters?

"The Witness: A. Well, for misbehaviour or refusing turns without justification we certainly assumed that right, whether we were correct in doing so or not.

"The Chairman: Q. So, in other words, you acted as employer?

"The Witness: A. We acted as employer.

"The Chairman: Q. And the pilots are sailing masters as employees?

"The Witness: A. Absolutely. There was an arrangement -- to further explain the situation, we had in the arrangement -- I recall now -- we sent cheques to the Kingston office ...." etc.

The rest is not important. Cette définition, donc, de la relation employeur-employé qui existait entre l'armateur et le pilote ne pouvait qu'avoir des implications dans le type de relations qui existaient avec les pilotes en général et leurs groupements ou associations.

Ceci s'est manifesté, comme je le mentionnais ce matin, dans des relations de type paternaliste entre les armateurs et les pilotes.

J'ai référé déjà aux démarches du capitaine Matheson auprès de M. Brochu concernant l'intervention possible du Canadian Merchant Service Guild dans les négociations. Vous pourrez trouver la référence ici au volume 98-A de la preuve aux pages 12,251 et 12,252. Mais ceci a un effet aussi dans l'atmosphère

générale qui présidait aux relations entre pilotes et armateurs.

Je voudrais ici simplement référer à la preuve, volume 109, en date du 17 février 1964, le témoignage du capitaine Hamelin, page 13,704. Le capitaine Hamelin nous dit l'atmosphère, les conditions dans lesquelles les négociations se faisaient à l'époque. A la page 13,704, questionné par moi-même:

"Q. Now, Mr. Hamelin, I understand you have been active in the pilotage business for several years. Did you participate in discussions or negotiations with representatives of the Shipping Federation in the middle '50's, or before?

A. Yes.

Q. Approximately what year did you participate in such negotiations?

A. In 1954, 1955.

Q. Yes. Would you explain to the Commission how those meetings took place, what procedure was followed and how generally it worked at the time?

A. Well, we would be given an appointment to meet with the Shipping Federation people at a certain time and we would get to the appointed place on time and sometimes we would be kept waiting there half an hour or 45 minutes

"before they let us come in, and on some occasions, I mean, we would make an appointment to discuss a certain problem or tariff and we would never get the chance to discuss the subject. They would not even let us present our point of view probably. Of course, we were not very able in those days; we didn't have -- we would do that all by ourselves. Of course, we were not really competent to do so, so I suppose that was the result.

Q. Where did those meetings take place?

A. At the Board of Trade Office of the Shipping Federation.

Q. Were the representatives of the Department of Transport at those meetings at the time?

A. Always. Most of the time they were there before us.

Q. You mean to say when you walked in they were present there?

A. Yes.

Q. Did they participate actively in the meetings?

A. Sometimes, yes. Sometimes ---

Q. Who was chairing these meetings? Was it a Department of Transport official?

A. No, Mr.Boyle was in, in one instance

and ---

Q. Would you state for the record who Mr. Boyle was?

A. He was Jimmy Boyle. He was at the time, I think, his function was president of the Pilotage Committee of the Shipping Federation ...."

Then, just a little bit further, I think this is worth quoting:

"Q. You said you had these meetings and you felt they were not producing much effect. Were you ever asked to present your case in a better way or to organize yourself otherwise?

A. Yes. I don't recall the name of the gentleman to my right, sitting on my right. He told me -- I guess he felt embarassed for us, they way we were presenting our case -- he told me -- he said: 'Young man, the next time you come back, get organized properly. Get someone to do the speaking for you.' So, from that time on we decided we would never go back to the Shipping Federation unless we had someone especially able to speak for us.

Q. Was it a Department of Transport official?

A. No.

Q. Was that the one that spoke to you?

"A. No, he was a member of the Shipping Federation. It was very good advice on his part, too, if I may say so ...."

Alors, c'est dans un tel atmosphère que se faisaient les négociations, les relations entre armateurs et les pilotes. Et finalement, comme le témoin dans la citation que je viens de lire l'a indiqué, les pilotes en ont décidé véritablement de s'organiser et de voir à ce qu'ils soient vraiment en mesure de parler d'égal à égal avec les autres intéressés.

Cette conception de type paternaliste des armateurs vis-à-vis les pilotes et leurs associations s'est manifestée aussi d'une autre façon et je cite ici le volume 2 de la pièce 726, l'appendice 3 à la page 10, un télégramme en 1957 de M. Dudley Page, président de la Shipping Federation à l'honorable Georges Hees. Dans ce télégramme on déclare:

"...OCEAN VESSELS IN GREAT LAKES TRADE OF FEDERATION AFFECTED BETWEEN TODAY AND CLOSE OF NAVIGATION CONSERVATIVE ESTIMATE FORTY TO ENTER AND SEVENTY-ONE TO CLEAR CANAL. UNDERSTAND PILOTS MEETING CALLED FOR TOMORROW WEDNESDAY AT QUEEN'S HOTEL AND YOUR DEPARTMENT OFFICIALS EXPECTED TO ATTEND. FEDERATION CONSIDERS THIS STOPPAGE UNWARRANTED AND SO SERIOUS THIS TIME OF YEAR THAT ESSENTIAL YOU AND YOUR DEPUTY MINISTER ATTEND SCHEDULE MEETING..."

En définitive, lorsque les armateurs ne

réussissaient pas à s'entendre directement, ils donnaient presque des instructions au ministère des Transports de l'époque de bien vouloir se rendre sur les lieux et de voir à ce que les pilotes se conduisent conformément aux voeux des armateurs.

Mais je voudrais surtout souligner cette conception rétrograde des relations entre pilotes et armateurs en examinant l'attitude des armateurs à l'égard des associations de pilotes canadiens, en particulier des pilotes du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Si on réfère au volume 2, pièce 726, on trouve à la page 98 cette lettre adressée par le capitaine Matheson à M. Alan Cumyn, le 7 janvier 1959, et sous le titre "CONFIDENTIAL". Et je cite le paragraphe suivant:

> "It is of the opinion of the Federation that such a procedure as suggested by Mr. Gérin-Lajoie ..."

Mr. Gérin-Lajoie had explained, he says, the establishment of the new Corporation in Montreal. And, I continue:

> "...would in fact be creating a closed shop for pilots, in that all pilots would have no alternative but to join the Corporation. As far as can be ascertained, other by-laws which the Corporation may adopt would not only be confined to monetary matters. This proposal, therefore,

of the United Montreal Pilots would have an effect of limiting the authority of the Minister of Transport and giving the Corporation complete authority over the District. It is suggested that such a development should be strongly opposed by your Department..."

In Ottawa. Alors, en 1959, on voit ici la Shipping Federation s'adresser au ministère des Transports, faire des pressions auprès de ce ministère afin que ce ministère empêche la création d'associations, de corporations de pilotes en particulier la Corporation des Pilotes dans le district de Montréal.

Cette attitude vis-à-vis les organisations de pilotes a pris de nombreuses formes. Est-il besoin que je réfère au volume 102, aux pages 12,761, 12,767 et 12,768 où le capitaine Matheson déclare que la Shipping Federation a payé les honoraires d'un pilote qui était en litige ou qui avait une cause avec la Corporation de son district. Et je réfère ici au cas du capitaine Donnelly. Si on était à l'intérieur de relations ordinaires dans l'industrie entre employeurs et employés, je sais comment on qualifierait dans un tel cas le comportement d'un employeur qui financerait ainsi les procès de personnes avec leur syndicat, avec les associations qui les représentent.

Regardons maintenant aussi la façon dont la Shipping Federation s'est comportée en regard des Sailing Masters et des pilotes dans le canal Welland.

Au volume 137, pages 17,605 et suivantes, vous constaterez, d'après le témoignage du capitaine Matheson, que par deux fois la Shipping Federation qui avait réussi littéralement à détruire la Great Lakes Pilots Association, la Shipping Federation a tenté d'établir deux fois une association de pilotes, sous son instigation. Et je réfère à un organisme appelé la Ontario Marine Pilots Association et à un autre organisme qui se serait appelé, semble-t-il, d'après son témoignage, la Corporation of Port Weller, Sarnia Pilots.

Je réfère en outre la Commission au volume 137, encore, aux pages 17,597 à 17,605, ainsi qu'au volume 136, aux pages 17,414 et suivantes où la Shipping Federation a financé l'établissement d'une association de pilotes américains appelée la Lake Superior Pilots Association. Cette association, supposément de pilotes, avait un exécutif composé d'un agent maritime, d'un avocat dont les services étaient retenus par la Shipping Federation, d'un employé de cet agent et d'un pilote.

Maintenant regardons l'attitude adoptée par les armateurs, la Shipping Federation en particulier, vis-à-vis les fonds communs, les pools des pilotes.

Je réfère la Commission au mémoire de la Shipping Federation à la page 27. On dit:

"It is a submission of the Shipping Federation that the Minister is still able,

under the Act, to direct that the payment of pilotage dues shall be made to the pilots employed and no other, irrespective of the fact that the pilot may have transferred his earnings to a corporation."

En pratique, qu'est-ce que cela veut dire? Ceci aboutit évidemment à l'abolition du fonds commun, à l'abolition du pool. Il est bien clair que si l'Autorité du Pilotage s'était mise dans une situation où peu importe les désirs du pilote, on porterait le paiement directement au pilote peu importe que le pilote ait donné une procuration pour remettre ses droits de pilotage à une association ou corporation, on aboutit en pratique à l'abolition du fonds commun.

En définitive, on revient à l'affaire Paquette de 1919-1920 décidée par le Conseil Privé. Et on revient, en définitive aussi, au rapport de la Commission Royale de 1913.

Et, je regrette de constater que la Shipping Federation semble vouloir ramener les pilotes à cette période. Pourtant ceci m'apparait d'autant plus difficile à comprendre que les armateurs eux-mêmes, que la Shipping Federation elle-même lorsqu'elle a créé la Great Lakes Superior Pilot Association, elle a créé un fonds commun. Les droits de pilotage étaient perçus par cette association et la Shipping Federation, en tant que je le sache, n'a soulevé aucune objection à l'établissement de fonds communs par les pilotes

américains sur les Grands Lacs.

Pourquoi la situation serait-elle différente sur le Saint-Laurent? Pourquoi subitement, sur le Saint-Laurent, le système de fonds communs, le système de pools, deviendrait invalide, deviendrait dangereux, deviendrait inacceptable alors que partout au monde où les pilotes sont des entrepreneurs libres et non pas salariés, enfin appelons-les pour les fins de l'argument entrepreneurs libres, partout on a cette institution qui s'appelle le fonds commun ou le pool, tout au moins dans toutes les circonscriptions de pilotage qu'il m'a été donné d'étudier.

Il ne s'agit pas d'un phénomène nouveau, c'est un phénomène qui date de siècles dans l'operation du pilotage. Je reviendrai, d'ailleurs, sur cette question un peu plus loin.

Cette attitude d'opposition, si on peut dire, à l'égard des associations de pilotes canadiens, des corporations, se manifeste tout au long du mémoire de la Shipping Federation, pièce 726. Non seulement on condamme ce qui existe comme corporation mais on imagine certaines choses, on craint le pire.

A la page 30 du mémoire, on dit:

"The Shipping Federation of Canada feels it is justified in believing that out of the earnings of the pilots, strike funds are now established and it is recommended, for instance, that the present Commission make a very thorough investigation of the

circumstances of the pilots' strike in April 1962, ..."

La Commission a eu l'occasion de faire cette étude, les armateurs ont eu l'occasion de poser toutes les questions qu'ils ont voulu à cet égard, et nulle part a-t-on pu trouver quelque preuve qui indique de tels phénomènes.

La Shipping Federation a adopté vis-à-vis les corporations de pilotes une attitude tout d'abord paternaliste mais aussi une attitude extrêmement négative, en essayant d'empêcher l'établissement de corporations de pilotes qui sont des citoyens libres dans ce pays, comme tout le monde, et ces corporations étaient tout simplement des corporations créées en vertu de la partie 2 de la loi sur les compagnies fédérales, corporations ou compagnies que tout le monde peut mettre sur pied dans ce pays, pourvu qu'on respecte la loi sur les compagnies.

Or, pourquoi dans le cas des pilotes fallait-il les empêcher de procéder à la mise sur pied de telles corporations? Et cette crainte vis-à-vis les corporations a eu des résultats, évidemment dans les relations entre armateurs et pilotes. Il est évident que les pilotes sentant ou voyant l'attitude des armateurs vis-à-vis les corporations se sont mis sur leurs gardes et ont senti qu'on essayait de porter atteinte un peu à leurs droits fondamentaux. D'autre part, les armateurs devant le développement de ces monstres que seraient les corporations ont adopté une

attitude intransigeante et semble s'être dit que la fin du monde était pour demain matin et qu'il fallait absolument empêcher le développement de ces organismes.

Cette attitude intransigeante, d'ailleurs, des armateurs ne s'est pas manifesté subitement lors de la création des corporations. On pourrait citer des exemples.

Prenons le cas de l'abolition des pilotes spéciaux. Cela a pris au-delà de 40 ans aux pilotes à obtenir que ce système soit changé. Je citais ce matin la réponse de la Corporation des Pilotes de Québec en 1914. Bien, il a fallu attendre jusque vers 1960 pour aboutir à l'abolition de ce système.

La Shipping Federation, progressivement, en est venue à admettre l'abolition du système. Je crois que le capitaine Matheson a mentionné d'ailleurs qu'il y avait peut-être diverses écoles à ce sujet à l'intérieur de la Shipping Federation. Mais le moins qu'on puisse dire, si la Shipping Federation y est venue progressivement, c'est que la marche fut fort lente puisqu'il a fallu 40 ans pour arriver à découvrir les avantages du nouveau système.

Et c'est la même chose lorsqu'on a parlé de l'établissement d'une station de pilotage, pour changement de pilotes, à Trois-Rivières. Que s'est-il produit? Les armateurs se sont opposés à cette transformation. Cette modification a été imposée finalement par l'Autorité du Pilotage aux armateurs.

Et encore là, le capitaine Matheson,

lorsqu'il a témoigné, a déclaré qu'après expérience il s'est aperçu que les craintes que la Shipping Federation avait à l'époque ne se sont montrées justifiées. Mais finalement un tel changement a été conquis de haute lutte par les pilotes, alors que l'expérience démontre maintenant qu'il s'agissait d'une chose éminemment raisonable.

L'intransigeance des armateurs s'est manifestée aussi, par exemple, lors de la grève des sailing masters, l'arrêt de travail des pilotes de lacs sur les Grands Lacs.

Lors de cet arrêt de travail, et je réfère la Commission au volume 134, pages 17,248 et suivantes et au volume 137, pages 17,268 et 17,630, vous verrez en lisant ces pages que différents efforts de conciliation et de médiation ont été tentés pour régler le conflit qui était survenu à cette occasion.

En particulier à la page 17,630, une question:

"Q. Now, nevertheless you proceeded with your scheme eventually and when there was a strike or lock-out, according to the point of view of the pilots concerned, in effect then there were representations made to the Shipping Federation by the Department of Transport; by the Mayor of Chicago; by the Dominion Marine Association, for some form of mediation or an inquiry into the matter."

Et qu'est-ce que la Shipping Federation a fait à l'époque? La Shipping Federation a refusé toute forme d'enquête ou de médiation à l'intérieur de ce conflit et elle a maintenue sa position de la façon la plus catégorique.

On pourrait référer aux événements préalables à l'arrêt de travail de 1962 sur le Saint-Laurent.

Prenez le cas de la demande des pilotes de Québec pour l'établissement de pilotes de ports à Québec. Cette demande n'est pas nouvelle. Elle a été faite depuis plusieurs années.

Et je réfère encore au volume 2, la pièce 726, à la page 186 voici ce que les armateurs trouvaient de mieux à répondre à cette proposition qui avait été faite par les pilotes de Québec lors des négociations d'hiver, en janvier, devant l'Autorité du Pilotage et les armateurs. Les pilotes de Québec avaient présenté une proposition à cet effet.

M. Colley, au nom de la Shipping Federation, répondait au ministre, l'honorable Léon Balcer le 7 février 1961, ce qui suit:

> "The pilots have again raised the question of docking pilots in Quebec, something which is not required and is obviously another means used on the part of the pilots to extend their featherbedding practices. There is no reason why a river pilot should not dock and

"undock a ship in the Harbour of Quebec where most berths are open berths."

C'est ce que la Shipping Federation trouvait de plus intelligent à répondre à cette proposition qui avait été faite sérieusement durant plusieurs années par les pilotes de Québec.

Il a fallu cette Commission royale pour que des témoins puissent venir expliquer le projet, les avantages et les inconvénients du projet. Et qu'est-ce que ces témoins ont dit? Vous avez eu, même, des témoins de la Shipping Federation, des représentants de la compagnie Cunard. Je réfère au témoignage du capitaine Rees Potter, à Montréal, et aussi de M. Brodey, à Québec, volume 108, pages 13,563 et suivantes et le volume 51-A, page 6,066.

Ces personnes sont venues dire finalement que si les armateurs pouvaient obtenir le service gratis, ou sans frais supplémentaire, ce serait une très bonne idée, qu'il y aurait des avantages pour eux en sauvant des délais, en réalisant des économies assez substantielles.

Je vous réfère aussi au témoignage de M. Calhoun, volume 51-A, page 6021, où celui-ci déclare qu'un seul retard lui a causé des dommages de plusieurs milliers de dollars. Et M. Calhoun avait déclaré à ce moment-là que les dommages causés par ce retard s'élevaient entre trois et quatre mille dollars et que s'il y avait eu un pilote de port ces dommages ne seraient pas survenus. Eh! bien, je soumets res-

pectueusement que pour trois ou quatre mille dollars vous pouvez faire plusieurs déplacements dans le port de Québec, - et c'est un seul incident qui a coûté une somme aussi considérable.

Alors, un autre exemple d'intransigeance. En octobre 1960, l'Autorité du Pilotage en arrive à régler le conflit qui était survenu dans le courant de l'année et certaines décisions sont prises concernant la revision du tariff, ainsi de suite.

L'hiver suivant,en janvier, l'Autorité du Pilotage convoque les armateurs et les pilotes aux réunions annuelles qui avaient eu lieu antérieurement. Et qu'est-ce que les armateurs font? Mécontents du règlement survenu à l'automne, ils décident, eux aussi, de faire la grève à leur façon. C'est-à-dire qu'ils refusent de venir assister à la réunion convoquée par l'Autorité du Pilotage en prétendant, et je cite la page 68:

> "...it was explained why it had refused to attend the January meeting with the pilots as this could only have lent dignity to a completely hopeless and pitiful situation."

A cet égard on pourrait aussi référer au volume 104, pages 13,003 à 13,009.

Une autre manifestation d'intransigeance de la part des armateurs, à mon avis, c'est leur attitude vis-à-vis toutes ces négociations à travers les années. Et je réfère ici la Commission aux pièces qui

ont été déposées, aux témoignages des divers pilotes des diverses circonscriptions.

Ces réunions étaient convoquées annuellement par l'Autorité du Pilotage. Vous allez trouver dans le volume 2, la pièce 726, et dans les pièces qui ont été déposées des séries de mémoires, séries de documents préparés par les pilotes, énumérant des demandes, énumérant des propositions, présentant des analyses faites par des économistes, toute une série de documents et au travers de tout ceci l'attitude de la Shipping Federation, en particulier, et des autres associations d'armateurs, a été simplement une attitude passive, négative, qui consistait à dire non.

Je crois qu'on ne trouvera pas une seule réunion conjointe des armateurs, pilotes, et l'Autorité du Pilotage à laquelle les armateurs sont arrivés avec un document préparé, avec des propositions concrètes et précises et en particulier jamais les armateurs n'ont eu recours aux services d'experts pour les aviser ou pour discuter des questions reliées au pilotage.

Evidemment, tous les gens qui assistaient à cette réunion se prenaient pour des experts, et probablement que plusieurs d'entre eux avaient une expérience maritime. Mais une expérience maritime qui peut remonter à 10, 15 ou 20 ans sur des navires océaniques n'aide peut-être pas nécessairement à régler des problèmes administratifs et des problèmes

concrets et difficiles d'opérations de pilotage dans des circonscriptions sur le Saint-Laurent.

Mais pourtant, en tant que je sache, la Shipping Federation et les autres associations d'armateurs n'ont jamais plaidé absence de fonds pour réussir à financer, payer de tels services d'experts, d'économistes ou autres. Et il est vraiment étonnant de voir en page 5 de la brochure produire dans la partie 2 de la pièce E-726, à la page 138, cette déclaration, à la page 5:

> "These pilots are organized into Associations and Corporations with competent legal counsel and expert economic consultants."

Je n'ai aucun doute que mon savant confrère ici est un "competent legal counsel", au contraire il est reconnu comme tel. Mais qu'est-ce que ceci vient faire dans cette brochure, qu'est-ce qui empêche ou a empêché les armateurs de faire de même, de faire pareil?

D'ailleurs cette attitude se manifestait et encore je vous réfère ici au témoignage du capitaine Matheson dans lequel il disait, je crois, que dans sa rencontre avec M. Brochu, son attitude était de dire pourquoi avoir recours à tous ces gens de l'extérieur, réglons nos problèmes ensemble, entendons-nous simplement et directement. Je crois qu'il s'agit encore une fois, d'une attitude dépassée et qui n'avance pas beaucoup dans le règlement des problèmes

contemporains de pilotage.

Et pourtant, en matière de tarifs les armateurs ont toujours adopté sur le Saint-Laurent, durant ces dernières années, une attitude extrêmement catégorique et négative. Et pourtant, durant ces mêmes années les armateurs ne semblent pas avoir adopté une attitude aussi catégorique à l'égard des demandes des pilotes américains sur les Grands Lacs ou des circonscriptions de pilotage internationales sur les Grands Lacs.

C'est ainsi que le 18 juin 1964 je posais la question suivante à M. Colley, en rapport avec les amendements au tarif sur les Grands Lacs. Pages 17,570 et 17,571:

"Q. By the way, on the point as to the fact that you had no trouble with the American pilots or your relations were pretty good, have you counted the number of tariff increases in the Great Lakes during the last three years? It would be 1962 and 1963 because 1961 was the first tariff?

A. Yes. There were increases, I believe, in October, 1962 and in August of 1963.

Q. And can you remember what percentage increase these represented?

A. No. I would have to look that up to give you a precise answer.

"Q. Is it a fact that in the increases in August 1963, there was an increase in August 1963 in District No.2?

A. Yes.

Q. And it was in the range of 30 to 40 percent?

A. It was a fairly substantial increase. Whether that is the correct percentage, I don't know.

Q. I understand that this increase was obtained without having to resort to any strong action on the part of the pilots or threats of strong action? It was established by the decision of the authorities?

A. That is right. They didn't strike, if that is what you mean. They didn't even threaten to strike."

Je soumets respectueusement que si une attitude analogue avait été adoptée vis-à-vis les demandes des pilotes du Saint-Laurent et non pas vis-à-vis des demandes de 30 ou 40 pour 100, parfois vis-à-vis des demandes de 4 ou 5 pour 100, on aurait évité bien des difficultés en matière de tarif.

Enfin, sur cette attitude générale des armateurs vis-à-vis les pilotes et leurs organisations, j'aimerais souligner un point. C'est qu'il ne faudrait pas croire à la lecture de la pièce 726 que les armateurs étaient de pauvres gens faibles, acculés au

pied du mur, qui avaient constamment un revolver sur la nuque tenu par les pilotes du Saint-Laurent et qu'au contraire le développement des corporations de pilotes et de la Fédération des Pilotes sont tout simplement des développements des pilotes, faits par les pilotes, pour vraiment réussir à se tenir debout devant les armateurs et leurs associations.

En effet, si les armateurs avaient le gros bout du bâton, ils pouvaient être impitoyables, et ceci s'est manifesté, à mon avis, dans le cas des sailing masters sur les Grands Lacs. Alors qu'il y a eu toutes sortes d'offres de médiation, d'arrangement, d'entente, la Shipping Federation voyant qu'elle avait le gros bout du bâton à l'époque n'a pas voulu céder sur quoi que ce soit. Et voyant ceci, il n'était que normal que les pilotes concluent que la prochaine étape serait en descendant le fleuve Saint-Laurent et que les prochaines victimes seraient très probablement les pilotes du Saint-Laurent.

Je pense qu'en l'occurence ceci ne constituerait pas de l'imagination, ceci constituerait tout simplement une déduction raisonable des faits survenus en 1958 sur les Grands Lacs.

Votre Seigneurie, je dois aborder un autre problème.

LE PRESIDENT: Nous allons ajourner pour dix minutes.

---REPRISE DE LA SEANCE.

M. LALONDE: Ayant examiné l'attitude

des armateurs comme étant l'un des facteurs entre autres dans les difficultés qui sont survenues dans l'Administration du Pilotage, je vais examiner enfin un troisième facteur qui est le cas de l'Autorité du Pilotage ou du ministère des Transports, et en particulier ce que j'ai appelé l'inefficacité dans l'administration du pilotage comme étant un troisième facteur.

Dans le cas de l'Autorité du Pilotage ou du ministère des Transports, il y a neuf points que j'aimerais souligner.

Le premier point, à mon avis, est un problème à la fois juridique et administratif qui a probablement été la cause du plus grand nombre de mésententes ou d'incompréhension entre les intéressés en matière de pilotage, et je veux dire par là la confusion des fonctions qui existaient chez les fonctionnaires en tant que représentants de l'Autorité du Pilotage et en tant que fonctionnaires du ministère des Transports.

Je n'ai pas l'intention ici de référer longuement à la preuve qui a été faite et en particulier aux séances qui ont eu lieu à Ottawa durant les derniers jours des séances publiques de cette Commission.

Je pense que toute personne qui fait une étude attentive des notes sténographiques de ces séances en viendra rapidement à la conclusion qu'au travers de toutes ces années, en particulier les dix

dernières années, les fonctions de l'Autorité du Pilotage, les fonctions qui se rattachent au ministre des Transports et aux fonctionnaires en tant qu'agents du ministre des Transports n'ont jamais été clairement identifiées, n'étaient pas senties comme différentes parmi les fonctionnaires, on les classait finalement, comme le répondait le capitaine Slocum au conseiller juridique de cette Commission, comme des "legal niceties" sans grande conséquence. Et, la belle affaire, c'est que ces "legal niceties" ont des implications en pratique, et que ces implications étaient ressenties jusqu'au bout de la ligne dans l'administration du pilotage, et jusque chez les pilotes et jusque chez les armateurs.

L'absence de cette disassociation des fonctions à l'intérieur du ministère des Transports a été un facteur important dans les difficultés qui sont survenues.

Et en soulevant les neuf points que je veux signaler, je ne voudrais pas encore une fois mettre en doute le dévouement ou la bonne foi des personnes concernées. Ce sont des choses peut-être un peu désagréables à dire, mais je pense qu'elles doivent être dites devant cette Commission. Cette Commission a été créée pour étudier, ceci étant une de ses fonctions, la situation du pilotage. Or, il est important qu'à ce stage des travaux de la Commission qu'on appelle un chat un chat.

Donc, premier point, confusion des



fonctions. Il en est résulté un deuxième point, un deuxième aspect, et ce sont les agissements illégaux des fonctionnaires et de l'Autorité, à cause de ce manque de distinction dans les fonctions. J'en donnerai rapidement quelques exemples.

Prenez le cas de la constitution de ce surintendant régional des pilotes sur le Saint-Laurent. La loi sur la marine marchande ne prévoit pas cette institution, ni ces pouvoirs. On aboutit à une espèce d'être hybride qui est en partie fonctionnaire du ministère des Transports et en partie agent de l'Autorité du Pilotage mentionné et prévu dans des instructions du ministère mais qu'on ne retrouve pas dans les règlements.

Je réfère en outre aux pratiques en matière d'enquêtes maritimes. Et là je laisse le soin à mon confrère, Me. Langlois, d'élaborer à ce sujet, mais encore une fois la preuve qui a été faite devant cette Commission nous a amenés en plusieurs occasions à dire, bien, vous savez, "it is another legal nicety", et il demeure quand même qu'on aboutissait à une situation où les droits des parties ne sont pas définies et où de temps à autre on sentait que l'Autorité du Pilotage ou le ministère des Transports prenait une chance, et pour des bonnes raisons souvent, de sévir, disons, contre un abus ou contre une erreur d'un pilote, mais les droits de l'Autorité du Pilotage étaient mal définis ou n'étaient pas définis du tout.

Et, en combien d'occasions a-t-on constaté que l'Autorité du Pilotage prenait une décision jusqu'à temps qu'elle soit contestée, jusqu'à temps qu'on menace de prendre un certiorari, et ensuite on l'abandonnait.

Et il y a, à mon avis, des points qui sont demeurés fort obscurs, inexpliqués et inexplicables d'une certaine façon. Par exemple, il m'a été impossible, et je pense qu'il a été impossible à cette Commission, de trouver dans la loi sur la marine marchande une disposition déclarant que le ministre des Transports est l'Autorité du Pilotage. Pourtant la loi sur la marine marchande déclare à l'article 328:

> "The pilotage authority of any district, other than the pilotage district of Quebec, may, with the sanction of the Governor-in-Council, appoint a secretary and a treasurer", etc.

Et l'article 325:

> "The Governor-in-Council may constitute pilotage authorities for any pilotage district, other than the districts of Quebec and Montreal, created in any place and such pilotage authorities shall consist of not less than three and not more than five persons".

Alors si le gouverneur en conseil peut créer les autorités de pilotage ailleurs que dans les

districts de Montréal et Québec, on doit en conclure normalement que le gouverneur en conseil ne peut créer des autorités de pilotage pour les districts de Montréal et de Québec.

LE PRESIDENT: Quand vous parliez tout à l'heure des autorités du pilotage, vous parliez pour Québec et Montréal?

M. LALONDE: Pour Québec et Montréal.

LE PRESIDENT: Parce que le 327 parle du ministre.

M. LALONDE: Oui, pour Québec et Montréal. Et en ce qui concerne l'imposition du paiement obligatoire des droits de pilotage dans les circonscriptions de Montréal et de Québec ....

LE PRESIDENT: Et d'ailleurs.

M. LALONDE: Et d'ailleurs -- je connais ces deux-là en particulier, en tout cas -- la situation est extrêmement douteuse et heureusement les armateurs à ce point de vue se sont probablement montrés bons garçaons et ils n'ont pas voulu soulever une bataille en règle et on a continué les pratiques antérieures. Mais il est bien clair que la loi a besoin d'être explicitée, précisée, clarifiée.

Un troisième reproche que j'adresserais à l'Autorité du Pilotage, c'est l'absence de définition des politiques ou encore la définition des politiques sous le jeu des pressions purement momentanées.

Par exemple, prenez le cas de l'appren-



tissage. C'est une question importante de savoir comment les pilotes vont être recrutés, comment on va assurer le renouvellement des cadres et comment on va assurer leur rémunération.

Eh! bien, sur le Saint-Laurent encore aujourd'hui la rémunération des apprentis est une contribution purement volontaire des armateurs. Au travers toutes ces périodes, toutes ces années, ces décades, il a existé des apprentis. L'Autorité du Pilotage ne semble pas avoir réussi à se décider de trouver un mode de financement et de définir une politique de financement pour assurer une rémunération raisonable aux apprentis.

De même en matière d'exemption du paiement obligatoire des droits de pilotage. Il suffisait que la Dominion Marine Association présente un mémoire disant: Nous voulons plus d'exemption, ou encore, que lors d'une rencontre quelconque que cette association suggère de plus grandes exemptions, pour que la question soit de nouveau toute remise en jeu, que le débat soit ouvert de nouveau. Et ce que cela signifie, à ce moment-là, au plan travaux de la part des associations de pilotes, au plan de représentation, mémoire et ainsi de suite, on n'a jamais pensé qu'il s'agissait d'une politique établie ferme.

Je dirais la même chose à l'égard du mode de rémunération des pilotes. Les pilotes, durant cette dernière décade, ont été constamment placés dans un état d'insécurité à cet égard.

Par exemple, on a beaucoup entendu parler durant les dernières années du concept de "target income" qui revenait, disparaissait, revenait, et on a eu cette proposition qui finalement a amené l'arrêt de travail de 1962 visant à déduire des frais d'administration du revenu des pilotes dans les circonscriptions de Québec et de Saint-Jean.

A ce sujet des lettres ont été envoyées à toutes les circonscriptions de pilotage au Canada. Dans la plupart des circonscriptions ou dans plusieurs circonscriptions on disait: Voici un projet auquel nous réfléchissons et nous vous demandons d'y réfléchir. On ajoutait, comme cela fut le cas, par exemple, dans la pièce produite concernant la circonscription de Halifax: Nous ne croyons pas cependant que pour cette année ce projet s'appliquerait à vous étant donné que votre niveau de rémunération est raisonable.

Alors, à Québec, on est arrivé avec une proposition de 4½ pour 100; à Saint-Jean on est arrivé avec une proposition de 25 pour 100.

Dans le cas des pilotes de la Colombie Britannique on envoie une lettre où on dit, et je cite la pièce 1157, en référant au projet du conseil du Trésor concernant l'établissement d'un "target income":

> "this would be done by diverting excess funds above this amount to pilotage expenses. Such an arrangement

"would, I believe, satisfy the requirements of Treasury Board and thus make possible the retention of the arrangement whereby public funds are available to defray such expenses when the returns under the tariff become insufficient for the purpose. From conversations we have held recently you are aware of our opinion with respect to an acceptable income in your District."

Et dans le cas de ces pilotes on n'a cependant pas procédé, semble-t-il, à préciser un pourcentage.

Mais vous aviez donc subitement un projet qui était envoyé à toutes les circonscriptions en disant aux unes "ceci ne s'appliquera dans votre circonscription au moins pour cette année" et dans d'autres circonscriptions on leur dit: "nous établirons un "target income" et vous savez ce qu'on veut comme revenu, quel revenu auquel on vise dans votre district", mais on ne fixe pas de pourcentage, et dans d'autres circonscriptions on fixe un pourcentage.

Alors il était inévitable qu'une proposition comme celle-ci soulève de l'insécurité dans tous les milieux de pilotage et, en particulier, dans les circonscriptions de Québec et de Saint-Jean.

Cette insécurité des pilotes vis-à-vis

leur rémunération s'est aussi manifestée quant à leur statut professionnel. Encore là, on a eu l'absence de la définition d'une politique de la part de l'Autorité du Pilotage.

Vous avez, par exemple, alors même que cette Commission siège, vous avez eu des pressions, des représentations qui ont été faites auprès des pilotes de Saint-Jean, par exemple, et des pilotes de Saint-Jean de Terreneuve, et de Halifax, en vue de les induire à devenir des employés du gouvernement fédéral au taux régnant.

Et si on réfère au cas des pilotes de Kingston et des pilotes de Cornwall, vous avez eu cette offre qui a été faite en 1958, aux pilotes de Saint-Laurent-Kingston-Ottawa, qui a été rejetée. Vous avez une nouvelle offre qui a été faite en 1960 qui a été rejetée.

En définitive, les pilotes ne savaient jamais quand l'Autorité du Pilotage reviendrait à la charge, ouvrirait de nouveau le débat sur cette question, ils ne savaient jamais quelle sorte de pression finalement serait exerçée à cet égard.

L'absence de politique s'est manifestée sur des choses aussi simples que le tarif, la base du tarif dans les circonscriptions.

Si vous vérifiez les pièces qui ont été déposées, les décrets du conseil qui ont été déposés devant cette Commission, vous verrez, par exemple, que dans la circonscription de Cornwall-Saint-Laurent-

Kingston-Ottawa, vers 1960, je n'ai pas la date exacte mais ce serait facile de la retracer, vous aviez un tarif basé sur des éléments à taux variables, c'est-à-dire basé sur tirant d'eau et tonnage.

Excusez-moi, vous aviez tout d'abord un tarif à taux fixe. L'année suivante vous êtes arrivés ensuite avec un tarif à taux variable, tonnage et tirant d'eau.

Et, en 1961 on revient à un tarif fixe. Encore là, quelle politique détermine ces fluctuations? Il est impossible de le savoir.

Un quatrième problème en rapport avec l'administration du pilotage c'est celui de la centralisation excessive des décisions. Je pense que de ceci votre Commission en a entendu parler à travers tout le Canada.

On n'a pas besoin de fouiller les témoignages, les notes sténographiques, pour chaque circonscription.

Qu'il me suffise de référer la Commission au témoignage du capitaine Gendron, un ancien employé du ministère des Transports, de l'Autorité du Pilotage, qui a été surintendant régional sur le Saint-Laurent durant un certain nombre d'années; au témoignage du capitaine Catinus qui est encore un employé du ministère, et qui a été lui-même surintendant régional; au témoignage du capitaine Allard qui était surintendant à Québec. Toutes ces personnes sont venues témoigner devant la Commission et ont répondu à la question à savoir,

si, à leur avis, il devrait y avoir plus de décentralisation, ont répondu oui catégoriquement.

Je réfère aux volumes 61 et 79 des témoignages.

Et on a parfois cherché à reprocher aux pilotes cette centralisation en disant que si cette centralisation est survenue c'est de votre faute, vous alliez trop souvent à Ottawa vous plaindre, il fallait faire cela localement.

Bien, là-dessus, je voudrais citer le cas le plus simple, le cas du phare du Cap-à-la-Baie. Le capitaine Gaudreau a témoigné devant cette Commission. On lui a demandé s'il avait reçu des représentations de la part des pilotes de Québec à ce sujet et il a répondu: oui, que les pilotes de Québec s'étaient objectés à l'établissement de ce phare.

On lui a demandé son opinion personnelle et il a dit qu'il trouvait que le phare n'était pas utile. Il a transmis son opinion à Ottawa, mais à Ottawa la Dominion Marine Association a fait une représentation directement au ministère des Transports.

Et, qu'est-il arrivé? On a construit le phare, en dépit du fait que presque tous les navires dans cette circonscription sont guidés par des pilotes, - les pilotes encore aujourd'hui maintiennent que ce phare constitue plus un danger à la navigation qu'une aide à la navigation, - et en dépit du fait que le capitaine Gaudreau soit du même avis.

Je réfère aussi au cas du témoignage du

capitaine Gendron, dans lequel le capitaine Gendron mentionnait qu'un des problèmes qui a favorisé ou encouragé la centralisation à Ottawa, cela a été la nomination au plan local à Québec et à Montréal de personnes qui n'avaient pas d'expérience dans le domaine maritime.

Je réfère en particulier au volume 79-A, pages 9755 et suivantes.

Il est bien évident que la nomination de personnes qui n'étaient pas suffisamment compétentes pour la difficulté de la tâche dans les circonscriptions ne pouvait qu'amener une centralisation des décisions à Ottawa.

Cinquième facteur. Je l'appellerai, pour être poli, l'inadaptation du personnel en matière de pilotage.

A l'heure actuelle, dans la division du pilotage à Ottawa, vous n'avez seulement que deux personnes qui ont une expérience de l'administration locale du pilotage. L'une est un officier inférieur dans la division, le capitaine Seeley; l'autre, enfin, il est douteux qu'il fasse partie de la division du pilotage, en tout cas c'est le capitaine Catinus qui a la fonction d'officier enquêteur en matière d'accidents maritimes. Et à part des enquêtes qu'il a à faire, on peut dire qu'il est détaché de l'administration du pilotage au sens strict. Et avec ce résultat qu'aucun officier suéprieur, à Ottawa, en matière de pilotage, n'a eu une expérience locale réelle de ce qu'est l'administration du pilotage, et l'opération d'un service de

pilotage.

Le plus grave, à mon avis, c'est qu'aucun officier du ministère qui a à voir à l'administration du pilotage n'a une expérience quelconque de pilote dans un district de pilotage organisé au Canada.

Je crois qu'il s'agit là d'une déficience grave et qui ne date pas d'hier. Si on remonte dans l'histoire du ministère on va constater le même phénomène.

Un autre facteur qui celui-là n'est pas relié à l'expérience ou à la compétence comme telle, mais qui ne peut pas faire autrement qu'avoir des conséquences, c'est le fait que, par exemple, à l'intérieur de la division du pilotage au ministère des Transports il n'existe aucune personne d'expression française alors que les pilotes au Canada sont presque les deux tiers, 60 pour 100, au moins 50 pour 100, d'expression française.

Il y a eu le capitaine Gendron, qui a réussi à survivre à peu près un an dans cet atmosphère à Ottawa. Antérieurement à lui, j'ai eu beau essayer de remonter dans l'histoire, je n'ai pas trouvé un seul officier de la division du pilotage qui ait été d'expression française.

Je ne peux m'empêcher de penser que ceci aurait pu constituer un peu d'huile dans l'engrenage du ministère s'il y avait eu quelqu'un qui aurait, quand même, eu l'occasion de vivre un peu près des pilotes du Saint-Laurent, de voir un peu la tradition de ces gens-

là, de voir un peu comment ils concevaient leurs problèmes, comment ils concevaient la solution de leurs problèmes. Or, au travers de toute cette période, il semble avoir été impossible de trouver du personnel de langue française.

De toute façon, cette inadaptation du personnel en matière de pilotage ne pouvait qu'avoir des effets considérables pour l'administration.

Par exemple, il est évident qu'il en résultait une approche au travail de pilote qui deviendrait "vice", si je peux dire, une approche fonctionnarisée, qu'on aboutirait à un système de pilotage conçu derrière un bureau mais assez peu du long d'un fleuve ou dans un port.

Je n'ai qu'à mentionner ici, par exemple, la façon dont on en est arrivé à un système de statistique qui, encore aujourd'hui, m'est cause d'étonnement et qui m'est impossible de trouver justifié et raisonable en rapport avec l'opération spécifique qu'est le pilotage.

A ces facteurs de centralisation excessive des décisions, de l'inadaptation du personnel, absence de définition des politiques, j'en ajouterais un autre qui est l'approche autocratique adoptée dans l'administration du pilotage.

Prenez, par exemple, le cas de l'entente internationale concernant les Grands Lacs. Je comprends que ni les armateurs ni les pilotes ne pouvaient aller siéger sur ces négociations avec les représentants du

du gouvernement américain.

Je comprends qu'il y avait des questions délicates qu'on ne voulait peut-être pas faire connaître aux intéressés, mais quand même le gouvernement américain a tout de même réussi à créer un comité consultatif lorsqu'il s'est agi de mettre sur pied ce régime international de pilotage sur les Grands Lacs.

Comment se fait-il qu'ici, au Canada, l'Autorité du Pilotage n'ait pas jugé approprié de convoquer les intéressés sinon pour leur faire part de ses projets du moins pour leur donner l'occasion de débattre les projets, d'exprimer leur point de vue, d'aérer, si on peut dire, la question.

Tout ceci a été négocié complètement dans le secret au Canada et, comme il appert dans la preuve, comme il a été mentionné dans la preuve, finalement les pilotes obtenaient leur information de Washington plutôt que de l'avoir d'Ottawa. Je n'ai pu m'empêcher de conclure qu'il s'agissait d'une situation anormale.

Prenez le cas des relations de l'Autorité du Pilotage -- là, je ne dois plus dire l'Autorité du Pilotage, maintenant il me faut parler du ministère des Transports -- des relations du ministère des Transports, mais de toute façon ce sont les mêmes gens, ils ne font que changer de chapeau, avec les pilotes des districts numéros 2 et 3 sur les Grands Lacs.

Vous avez entendu, lors des séances antérieures, les difficultés créées par exemple lors de la mise sur pied, difficultés rencontrées lors de la mise

sur pied de la Corporation des Pilotes, de la Corporation of Professional Great Lakes Pilots, où on a contesté, même, mon droit comme avocat à agir pour les pilotes de cette circonscription sans obtenir au préalable un mandat écrit de ces personnes.

Vous avez aussi entendu parler des difficultés soulevées par le ministère lorsque les pilotes du district numéro 2 et représentant toutes les tendances, se sont mis ensemble et sont venus à Ottawa pour essayer de régler les problèmes avec l'Autorité du Pilotage.

On leur a dit: Oh! le règlement est clair, il faut que vous représentiez les associations bona fide et dans votre cas vous représentez non pas une mais deux associations plus un certain nombre de gens non affiliés à aucun organisme. Alors ceci ne peut être fait. Il a fallu des discussions, presque des ultimatum, pour que les rencontres aient lieu finalement dans l'après-midi.

Prenez l'attitude du ministère en ce qui concerne les relations entre ses pilotes et la Voie Maritime et les armateurs.

Je réfère ici, par exemple, à la pièce 1292, qui est le document intitulé: "Brief and answers on behalf of the St-Lawrence Seaway Authority to the Royal Commission on Pilotage".

Ici, ce ne sont pas les pilotes qui parlent. A la question:

"Q. Has Seaway Authority sought to have meetings with pilots with respect to navigation? If not, why not? Have pilots re-

"quested such meetings?

A. We have met with Department of Transport pilotage officials many times to discuss problems of mutual interest, but we have not met with the pilots as such at their request, except on one occasion when they wished to discuss transit procedures.

"At that time Department of Transport officials were present to take note of matters being reviewed and indicated that pilots should first discuss subjects with them before meeting with Seaway personnel. No further meetings of the nature have been held or requested, either by the pilots or the Seaway."

Si on peut faire un commentaire ici, on comprend très bien que ni la Voie Maritime ni les pilotes, je crois, n'ont fait de telle demande subséquemment. Je dois ajouter, d'ailleurs, ici, que très évidemment la réponse donnée réfère aux pilotes des Grands Lacs, car vous avez eu des témoignages à l'effet que les pilotes de Cornwall, par exemple, ont eu des rencontres avec les représentants de la Voie Maritime a diverses occasions.

Et encore la même chose, le capitaine Matheson a témoigné devant cette Commission disant qu'on lui avait fait savoir qu'il n'avait pas d'affaire à aller se promener dans la région de Fort Weller-Sarnia en vue

d'y rencontrer les pilotes, que s'il avait quelque chose à dire il devait le dire au ministère et que le ministère s'occuperait de ses employés.

Et cette attitude autocratique se manifeste même dans des questions de détail, on pourrait presque dire de simples oublis.

Prenez le cas, par exemple, des changements des aides à la navigation. Prenez le cas des lumières d'alignement à Montréal, dans la circonscription de Montréal, les "range lights".

Vous avez eu un témoignage récent, celui de M. Mahoney, du ministère des Transports, dans lequel celui-ci a déclaré que le ministère a procédé à améliorer les lumières d'a.ignement dans la circonscription de Montréal, sans consultation préalable avec les pilotes, avec le résultat que les pilotes se plaignent maintenant que les lumières d'alignement ne leur sont plus aussi utiles qu'elles leur auraient été antérieurement et que ceci créait des problèmes.

Mais ceci a été fait sans aucune consultation et simplement sur l'affirmation des capitaines, semble-t-il, des navires du ministère qui travaillent, eux, pratiquement de 9 à 5, en disant que les lumières d'alignement étaient très bonnes et très satisfaisantes et que cela donnait un meilleur service.

Cette attitude inutilement autocratique se manifeste dans des points de détail. Je réfère ici à la pièce 718. Le 31 janvier les pilotes du Saint-Laurent écrivaient une lettre fort polie au surveillant

des pilotes, faisant des observations concernant les nouvelles vedettes, les nouveaux bateaux-pilotes, aux Escoumains et suggérant des améliorations.

Le 4 février 1963 le capitaine Allard répond en disant qu'il a transmis la lettre à Ottawa et le 25 février le capitaine Allard répond ce qui suit:

"Pour faire suite à votre lettre de date récente concernant les navires-pilotes de les Escoumains, nous désirons vous informer que l'Autorité du Pilotage n'envisage nullement de remplacer un de ces navires par un autre navire de dimensions plus grandes. De plus il est surprenant que les pilotes se plaignent de supposées difficultés d'opération de ces navires avec la mer à l'arrière puisqu'ils n'ont rien à voir à la manoeuvre de ces navires."

Evidemment, ce ne sont pas des matelots à bord de ces navires, mais ces navires n'existent que pour leur service. Il serait intéressant de voir si la lettre du capitaine Allard, d'ailleurs,correspond au mémo qu'il a sans doute reçu de ses supérieurs à Ottawa et si on y retrouve des affirmations analogues.

D'une part vous avez donc cet approche autocratique dans certaines matières, à l'administration du pilotage, d'autre part vous aboutissez à une certaine incohérence dans les décisions de l'Autorité du Pilotage.

Par exemple, l'Autorité du Pilotage au mois

d'avril 1962, le ministre lui-même, signe le document, lequel déclare qu'à l'avenir les statistiques pour fins de compilation des effectifs-pilotes seront calculées sur telle base. Que s'est-il produit? Il s'est produit rien du tout. On a continué comme avant. Peut-être a-t-on apporté quelques modifications, différentes de celles de la décision du ministre, mais c'est comme si la décision du ministre n'avait jamais existée.

On ne retrouvera pas, et on n'a pas déposé devant cette Commission, une seule pièce, un seul document statistique compilé depuis avril 1962 où on a mis en application la décision de l'Autorité du Pilotage.

Prenons le cas du régime d'apprentissage pour Cornwall. Je ne veux pas entrer dans tous les détails. Le ministre avait promis l'établissement d'un centre d'apprentissage pour le début de 1963.

On peut dire: très bien, les pilotes n'ont pas voulu accepter le projet présenté par le ministère, quoiqu'il faut dire que ce sont les pilotes qui les premiers ont présenté un projet, ou encore que les armateurs n'étaient pas d'accord avec les pilotes ou le ministère pour le projet présenté.

Mais ce qu'on a amené comme argument, subséquemment, c'était: bien, vous savez, il y a une Commission royale en cours et tant que siègera cette Commission royale il serait inopportun d'adopter un plan d'apprentissage.

Et cette même position a été réaffirmée récemment par une lettre du 23 octobre 1964, du ministre,

et qui a été déposée devant cette Commission après les séances et qui porte le numéro subséquent aux numéros qui ont été donnés lors des séances.

De toute façon, dans cette pièce on adopte encore la même position: il faut attendre le rapport de la Commission royale.

Je veux bien comprendre qu'on adopte cette position qui consiste à attendre le rapport de la Commission royale. Mais si cette position est valide, elle est également valide dans le cas des propositions faites aux pilotes de St-John, Newfoundland, et des pilotes de Halifax quant à leur statut d'employés.

Je ne vois pas pourquoi cet argument devient valide dans un cas et ne le devient pas dans un autre.

Cette incohérence des décisions entre l'Autorité du Pilotage, le ministre et ses fonctionnaires, s'est manifestée sous d'autres formes, que ce soit sous la forme d'opinions de fonctionnaires vis-à-vis leurs supérieurs ou d'actes posés.

Par exemple, le capitaine Bédard, dans son témoignage, a référé à la rencontre survenue entre les pilotes et les capitaines Slocum et Jones lors de l'arrêt de travail en avril 1962. Et les pilotes ont exprimé, tel qu'un point de vue, une opinion, avait été exprimée, une position qui avait été adoptée par un supérieur de ces deux officiers du ministère. Et la réponse des officiers à ce moment-là a été de dire que cet officier supérieur "did not know what he was talking

about."

Je réfère en outre au fameux montant de $65,000 qui devait être intégré à la revision du tarif des pilotes de Québec en 1960. Que votre Commission veuille se reporter au volume 139, pages 17,894 et 17,895 et pages 17,898 et 17,899. Il s'agit d'un point soulevé par M. le commissaire Smith:

"COMMISSIONER SMITH: My Lord, I wonder if I could bring up something? It has to do with the question of the abolishing of the special pilot and the supplementary revenue that was supposed to be provided in lieu of the $65,000 a year that the special pilots earned, and I understood your evidence to be that the pilots had agreed to the $15,000 in place of the $65,000 earned. Am I quoting it correctly?

THE WITNESS: This was part of a compromise which was part of a larger compromise, I think."

On réfère ici, évidemment, à l'entente survenue en octobre 1960.

"COMMISSIONER SMITH: In the evidence taken in Quebec, one of the pilots stated that the Department had agreed to supplement the $65,000. This is what the evidence says in blunt language. The witness said the Authority went back on its word.

"THE WITNESS: As I explained, Mr. Smith, the officer who was talking to the Pilots' Committee discussing this matter took it for granted the same procedure would be followed as had been followed the previous year in Montreal and he was not in a position to speak for the Pilotage Authority. Any discussions we have with the pilots are always subject to approval by the Pilotage Authority and in this case the impression that he gave them was not borne out. He had no support for it later on.

COMMISSIONER SMITH: It is acknowledged he actually told the pilots that the $65,000 revenue would be made up?

THE WITNESS: This was understood in the discussions, yes. This was his mistake. It was quite an unintentional mistake and one that he had no reason to think would not be carried out."

Alors on continue plus loin et on tombe à la page 17,898 sur le même sujet. Question posée par moi-même:

"MR. LALONDE: Now, you said an official of the Department led the pilots to understand that the same procedure would be followed in Quebec as in Montreal. Who was this official?

THE WITNESS: Captain Jones.

"MR. LALONDE: You said this was without authority?

THE WITNESS: This was during the discussions. He had no reason to think this would not be done.

MR. LALONDE: I am referring you to a letter -- this memorandum was produced as Exhibit 696 and reproduces part of a letter of Baldwin ..."

I presume this is the Deputy Minister. It should be Mr. Baldwin.

"... of January 25th, 1960 and part of it reads as follows:

Je vais sauter un paragraphe.

"Here is an important part:
At the same time the tariff of dues in the bylaws was adjusted so as to compensate for the loss of income privately received by the special pilots. This new system has worked well and the Pilotage Authority looks with favour upon its extension to your District."

Isn't it a fact that such a letter would be of a nature to lead Captain Jones and the pilots to the conclusion that the same procedure would be followed as was followed in the Montreal District?

THE WITNESS: Yes, it would, and we had no reason to think otherwise.

"MR. LALONDE: So that, in effect, when Captain Jones was saying something similar to the Quebec pilots he might have been only paraphrasing what had been written by the Deputy Minister on January 25th 1960?

THE WITNESS: It is possible. As I say, he had no reason to believe it would be otherwise, but there had been no objection from the Shipping Federation up to that point.

MR. LALONDE: I see.

THE CHAIRMAN: And the Minister is the authority.

MR. LALONDE: I understand he was at the time. Maybe Captain Jones didn't speak with any authority, but what he said was not completely out of context at that time."

Alors on aboutit à des situations comme celle-ci: vous avez des rencontres avec des officiers, des représentants de l'Autorité du Pilotage; vous recevez une lettre du sous-ministre; subitement la politique est complètement changée et là on dit, écoutez, c'est l'Autorité du Pilotage qui parle; tout cela, antérieurement, vous savez, ce n'était que des discussions, nous n'avons aucune autorité; nous n'avons aucune autorité et si la Shipping Federation s'objecte, eh! bien, cela peut changer.

Et le résultat est que, dans un cas comme celui-là, vous aboutissez à des décisions tout à fait incohérentes et il est impossible de poursuivre des négociations d'une manière continue qui semble progresser, qui semble mener quelque part. Et le fait que le ministre soit aussi détaché, que l'Autorité du Pilotage réelle soit aussi détachée de l'administration même du pilotage ne peut qu'amener cette incohérence dans les décisions et cette impuissance, d'une certaine façon, des représentants du ministère à engager de quelque façon l'Autorité du Pilotage dans des décisions réelles.

En définitive, si je peux employer une expression anglaise, les négociations entre les pilotes et les représentants de l'Autorité du Pilotage à toute fin pratique deviennent du "shadow boxing".

LE PRESIDENT: Avez-vous terminé cette partie-là de vos observations?

M. LALONDE: Non, Votre Seigneurie, j'ai encore deux points à soulever. J'ai dit que j'en avais neuf. Je vais essayer de les passer rapidement.

Alors, un huitième point. Il est analogue à celui que j'ai mentionné tout à l'heure concernant les armateurs. C'est d'une certaine façon, l'absence de confiance dans les associations de pilotes.

Est-ce que vous vous rappelez que cet avant-midi j'ai mentionné cette lettre, ou cet après-midi, écrite par le capitaine Matheson concernant les

pilotes du district de Montréal dans laquelle il disait à M. Cumyn:

> "S'il vous plait intervenez pour empêcher la création de cette espère de corporation qui va engendrer tous les maux de la terre."

Et, qu'est-ce qui s'est passé? Je ne sais s'il y a une relation entre la lettre et les événements mais de toute façon il y a eu cet étrange pélerinage du sous-ministre adjoint, M. C.S. Booth, accompagné du directeur des règlements de marine, M. Cumyn, auprès du conseiller juridique des pilotes de la circonscription de Montréal, réunion étrange au sujet de laquelle il a été difficile d'obtenir des faits précis. Mais au moins un fait a été retenu, c'est que ces personnages allaient rendre visite au conseiller juridique afin de l'aviser de bien vouloir encourager ses clients de ne pas procéder avec leur intention, pour dire le moins. Et, on sait le résultat.

Si on regarde maintenant le cas des pilotes de Kingston. Lorsqu'on leur a fait une offre d'adopter le statut d'employés du gouvernement au taux régnant, en 1961, au début de 1961, alors que les règlements prévoient que l'Autorité du Pilotage reconnait le comité des pilotes comme le seul représentant des pilotes, on a jugé qu'on ne pouvait pas se contenter de l'opinion exprimée par ces représentants, par le comité des pilotes, et on a, aux frais de la Reine, fait venir à Ottawa tous les pilotes de la circonscription au

d'un télégramme expédié à chacun, par le sous-ministre, et où on a vu le ministre, le sous-ministre, et je ne sais combien de fonctionnaires, faire une rencontre avec les pilotes de Kingston pour les encourager à accepter l'offre qui leur avait été faite.

J'ai parlé tantôt des tracasseries faites à la Corporation of Professional Great Lakes Pilots. Je n'ai pas l'intention d'y revenir, mais je réfère votre Commission au volume 115 en particulier, pages 14,484 à 14,488.

Enfin, comme neuvième point. Je voudrais souligner un certain nombre de cas qui m'apparaissent être, et je ne puis trouver d'autre explication, des cas d'incompétence administrative.

Et, avant de développer ce point, Votre Seigneurie, je pense qu'on pourrait ajourner parce que je pense que j'en aurai encore pour quelques minutes.

---Dix minutes de repos.

---La séance reprend.

M. LALONDE: Votre Seigneurie, messieurs, j'en étais rendu à souligner le dernier point en rapport avec l'Autorité du Pilotage, et c'est un point important que j'ai qualifié d'incompétence administrative. Je voudrais noter que cette expression incompétence administrative peut aussi référer au sens de mal administration autant qu'incompétence.

Le premier cas, je vais aller le chercher en Colombie-Britannique et il n'implique pas directement ou exclusivement le ministère des Transports.

Mais il semble que lorsque plusieurs ministères deviennent impliqués dans des problèmes ayant à voir avec le pilotage, la situation déjà difficile à l'intérieur du ministère semble décuplée.

Et je réfère, par exemple, aux fameux pont de New Westminster. Je n'ai pas eu l'occasion d'entendre la preuve, j'ai eu tout simplement l'occasion de la lire, la preuve qui a été faite en Colombie-Britannique. Mais je dois vous avouer que j'ai été estomaqué de voir la preuve qui a été amenée ici devant les représentants du gouvernement et concevoir qu'une question qui avait autant d'importance pour les industries, la ville de New Westminster et les pilotes finalement, semble s'être évaporée dans un comité quelconque interministériel et qu'on ait décidé de ne pas procéder à la modification du pont de New Westminster sur la base d'un quelconque appel téléphonique, ou d'une conversation dans un cocktail, je ne sais plus, cela me semble incroyable ....

LE PRESIDENT: Là, je dois faire une correction ici. Il s'agit de l'administration fédérale en général et non pas du département des Transports ou du ministre en tant qu'autorité, parce qu'il s'agit d'un district qui ne tombe pas sous la juridiction du ministre des Transports.

M. LALONDE: D'accord, Votre Seigneurie. Maintenant je crois qu'en preuve il a été indiqué qu'il y avait des représentants du ministère des Transports sur ce comité.

Je crois que ceci est important, d'ailleurs, à noter. Je ne le note pas pour le plaisir de la chose seulement, je le note parce que ceci, je pense a des conséquence lorsque votre Commission en viendra à examiner les recommandations sur la réforme de structures en matière de pilotage.

Si on prend le cas du pont de New Westminster, on peut aller à l'est et prendre le cas de la station de pilotage de Les Escoumains.

Encore là ce n'est pas uniquement le ministère des Transports évidemment. Il y aussi le ministère des Travaux publics. Et puis il y a eu une période d'austérité gouvernementale, qui a sévi durant quelques mois. Mais il semble que pour certaines personnes la période d'austérité s'est continuée durant plusieurs années. Et le délai apporté à la construction de cette station aux Escoumains a eu des implications considérables dans l'administration du pilotage et pour le bien-être des pilotes de cette circonscription.

Vous avez la même chose pour une chose beaucoup plus simple, qui est la construction d'un abri pour les pilotes à l'écluse de Saint-Lambert. Il a fallu finalement que la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent y mette tout son poids, si elle a quelque poids, pour apprendre que, bon, c'était décidé et que cela allait se faire. Et on m'informe que cela devait se terminer en décembre et que c'est encore un peu comme c'était.

Je qualifierais d'incompétence administrative, à mon avis, la façon dont on a procédé à compiler

les statistiques se rapportant soit au revenu, soit aux conditions de travail des pilotes.

A moins que cela ne soit du génie! Mais, je vous avouerai que je n'ai trouvé nulle part au monde, nulle part en Europe, nulle part aux Etats-Unis aucun endroit où on compute les revenus et les heures de travail de la façon dont on l'a fait au Canada et, en particulier, sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs.

Ce problème des statistiques a créé des difficultés inutiles et artificielles dans les relations entre les pilotes, les armateurs et l'Autorité du Pilotage durant plusieurs années.

Je comprends que la façon dont les statistiques étaient préparées, les armateurs, la Shipping Federation en particulier, aient trouvé qu'il s'agissait d'une bonne façon de compiler les statistiques concernant les pilotes. Je réfère en particulier au volume 102, pages 12,722 à 12,726.

Mais, ce que j'ai à dire c'est que si on avait fait un effort pour trouver une façon de calculer qui aurait montré un revenu aussi élevé et un fardeau de travail aussi bas des pilotes, je pense qu'on n'aurait pas été capable d'en trouver une meilleure que celle qui a été inventée à cette occasion.

Et le fait, on a beau dire, on a beau venir témoigner ensuite devant cette Commission en disant: vous savez, tout le monde est au courant que quand on parle de deux, trois heures de travail par jour pour un pilote, cela ne comprend que le moment où il est sur

le pont, et qu'il faut ajouter tout le temps qu'il est sur le quai et attend le navire, et ainsi de suite.

C'est bien beau et c'est bien facile de venir dire ceci, devant une Commission. Mais lorsque ces informations sont transmises dans le public, lorsque ces informations sont en outre utilisées dans des négociations, sont utilisées pour fins de négociations, avec les armateurs il est très évident que les pilotes sont placés dans une situation extrêmement désavantageuse. Ce sont eux qui sont mis dans une situation où ils doivent donner une quantité d'explications qui devraient être inutiles, car, et je m'excuse de la comparaison, mais calculez le parcours de travail des pilotes de la façon dont le ministère des Transports l'a fait ces dernières années, c'est un peu comme calculer le fardeau de travail d'un juge par le nombre d'heures qu'il passe à siéger sur le banc, ou le nombre d'heures qu'un ministre de la Couronne passe en Chambre des communes. Je crois que ces dernières années cela aurait montré les ministres sous un jour assez favorable contrairement aux années où ils étaient plus souvent dans leur bureau qu'en Chambre.

En fait, on a beau dire, vous savez les statistiques, il y en a à prendre et à laisser, on peut toujours en faire pour toutes sortes de fins. Mais, je crois aux statistiques, je crois aux mathématiques et je crois qu'il y a possibilité de transmettre de l'information valable par ces techniques.

Il me semble que si on vient dire: vous

savez, cela n'a guère d'importance ou que cela n'a guère de sens, comme finalement le capitaine Slocum, je crois, l'a dit dans un témoignage à la fin, je pourrais vous trouver la référence exacte.

Eh! bien, je pense qu'on ne devrait pas publier, préparer ou rendre public ou diviser des statistiques si on croit qu'elles n'ont pas de sens. Dans le fond, derrière tout cela, ce qu'on semble avoir oublié, c'est la valeur et l'importance du service.

Je suis renversé de voir comment on a attaché de l'importance à ces chiffres sur les pilotes-effectifs, sur un fardeau théorique de travail par rapport au nombre de tours, de voyages, accomplis par les pilotes dans une circonscription.

C'est la façon dont cela se compute à peu près partout ailleurs. Et c'est une façon simple, que tout le monde comprend et qui permet une discussion raisonable et valable.

On sait qu'elle est approximative. Mais une chose certaine c'est qu'elle est plus significative que ces chiffres qu'on nous sort, et qui aboutissent à des résultats que des pilotes dans une circonscription comme celle de Saint-Jean apparaissent comme travaillant un petit peu, environ une heure par jour, alors que dans d'autres circonscriptions ils apparaissent comme travaillant huit ou neuf heures par jour.

Et alors qu'on sait fort bien que des pilotes de ports, par exemple, auront à passer beaucoup plus de temps à changer de navire, à attendre un navire,

que des pilotes dans une circonscription comme celle de Québec qui ont une circonscription considérable et longue à parcourir et qui passeront nécessairement plus d'heures à bord des navires.

Ces statistiques m'apparaissent d'autant plus inutiles et d'autant plus trompeuses qu'elles ne me semblent même pas cohérentes. Je réfère la Commission aux pièces suivantes: E-526, 527, 589, 865, 1297, 1298, 1299,1300, 1301, 1307. Comme vous voyez la machine I.B.M. fonctionne au ministère des Transports.

Bien, je n'ai pas l'intention de passer plus de temps sur ces fameux documents. J'y ai perdu une partie de la nuit pour me rendre compte que dans bien des cas il n'y a pas moyen de les faire concorder seulement.

Et, je réfère la Commission tout simplement, pour terminer sur cette question, au volume 150, à la page 19,867, le capitaine Jones étant le témoin, je lui ai souligné deux cas où les chiffres qu'il donnait pour la même chose ne concordaient pas. Je lui ai posé la question:

"MR. LALONDE: Can you explain the difference?

CAPTAIN JONES: No, not without looking them up.

MR. LALONDE: Then I will give you fifteen days to think about it."

The Chairman then decided to adjourn. Et ceci était le 30 septembre. Je n'ai pas eu le temps de retracer dans

quel volume ou à quelle date je lui ai reposé la question, mais j'ai très bonne souvenance de lui avoir reposé la question quinze jours plus tard, ou lors des séances suivantes, lui demandant: Avez-vous pu réussir à expliquer la différence? Et la réponse a été: non.

Je crois que sur toute cette question de statistiques le mieux qu'il y aurait à faire comme recommandation ce serait sinon de vendre la machine I.B.M. -- ou de la retourner parce que je pense que ces machines sont louées et non pas vendues -- ou bien qu'on l'utilise à d'autres fins, par exemple à compter le nombre de cafés pris par les secrétaires dans une journée au ministère des Transports, ou le nombre de crayons utilisés, et je pense que cela aurait des fins plus utiles que celles auxquelles elles ont servi à date.

Enfin, un autre cas, à mon avis, d'incompétence administrative, c'est le cas des absences des pilotes dans la circonscription de Québec, auxquelles le capitaine Rousseau a référé et au sujet desquelles une correspondance assez considérable a été déposée devant cette Commission.

Vous vous rappelez, on a abouti à cette situation où l'Autorité du Pilotage reprochait aux pilotes des absences inexpliquées, disait-elle, de pilotes qu'elle avait elle-même suspendus, ou de pilotes au sujet desquels l'Autorité du Pilotage détenait des certificats médicaux parce que ces pilotes avaient subi des accidents graves ou étaient gravement malades.

On pourrait mentionner d'autres cas. Par

exemple, le fait qu'il a fallu, et que même à date on n'a pas réglé ce problème, il a fallu de nombreuses pressions et représentations en vue d'obtenir la nomination et l'emploi d'opérateurs de radio bilingues à Québec, ce qui semble de toute évidence être une nécessité élémentaire du service à fournir à tous les navires, non seulement pour les pilotes et les océaniques, mais aussi pour tous les caboteurs qui circulent sur le fleuve Saint-Laurent.

Je ne sais s'il s'agit ici d'incompétence ou d'autre chose. Peut-être qu'il s'agit simplement d'une incapacité physique du système, mais cela peut se référer à cette tolérance ou probablement à cette incapacité d'empêcher le pilotage illégal durant des années en amont de Montréal, soit par des pilotes américains ou, enfin, des personnes agissant comme pilotes à bord de navires américains ou canadiens.

Evidemment, j'ai dit qu'il s'agissait de pilotage illégal. On peut ici discourir longtemps à ce sujet, mais de toute façon la situation dans bien des cas qui ont été amenés devant cette Commission apparaissaient bien évidents.

Et pourtant il a été impossible au travers de toutes ces années au ministère de prendre les mesures nécessaires.

Est-ce qu'il faut aussi parler d'incompétence lorsqu'on réfère à l'absence d'intérêt du ministère, de la part de l'Autorité du Pilotage, à organiser le pilotage sur les Grands Lacs? Peut-être que non.

Mais il est quand même assez remarquable qu'il a fallu que la Shipping Federation mette sur pied elle-même un système de pilotage sur les Grands Lacs et que finalement elle aille l'offrir au ministère des Transports pour que le ministère des Transports décide finalement de s'en occuper.

Je pourrais continuer. Je pense que les quelques points que j'ai soulevés, simplement comme exemples car il aurait été possible d'en soulever d'autres, devraient suffire à indiquer que dans l'administration du pilotage quelque chose ne tourne pas rond.

Et, en face de cette situation, j'ai essayé d'exposer devant cette Commission aujourd'hui la situation des pilotes eux-mêmes entre 1940 et 1960 et 1962, et cette situation ou cette position adoptée par les armateurs durant cette période et les défauts ou défectuosités de l'administration en matière de pilotage et qui, à mon avis, ce qui doit quand même étonner ce ne sont pas les difficultés rencontrées mais plutôt le fait que le service du pilotage ait réussi à fonctionner aussi bien malgré tout, au Canada, durant toutes ces années.

Mais il me semble aussi évident, par ailleurs, que la situation actuelle ne pouvait pas être tolérée indéfiniment. C'est ce qui a amené la création de cette Commission. Et c'est ce qui fait que cette Commission regarde maintenant vers l'avenir et cherche des modifications appropriées aux structures.

Et, ayant regardé le passé, si je peux dire, chose qui, comme je le disais, nous n'avons pas voulu faire dans notre mémoire, que nous n'avons pas voulu faire tellement dans notre mémoire, je voudrais maintenant regarder avec cette Commission vers l'avenir et étudier quelles modifications, à notre avis, et de l'avis des pilotes du Saint-Laurent et des Grands Lacs, seraient les plus aptes à fournir le meilleur service de pilotage possible au pays et aux armateurs.

Encore là, il serait possible de penser problème par problème et d'amener une solution ad hoc à chacun de ces problèmes. Solution temporaire qui probablement réussirait à survivre durant quelques années mais qui demanderait des modifications probablement importantes dans peu de temps.

Je pense qu'il importe que cette Commission aille au-delà des solutions ad hoc et fasse des recommandations qui constituent véritablement une réforme du pilotage en profondeur et à tous les points de vue.
Et cette réforme, à mon avis, ne peut être entreprise d'une façon valable si cette Commission, ou si on n'adopte pas un certain nombre de principes directeurs, un certain nombre d'hypothèses, un certain nombre de positions, je dirais, politiques, si vous voulez, entre guillemets, ou politiques "at large".

Et je voudrais énumérer ce qui, à notre avis, devrait constituer les principes directeurs d'une réforme du pilotage. Je pense qu'à l'intérieur de ces principes directeurs, une fois qu'on les accepte, il est

possible d'envisager des modalités qui peuvent varier d'un cas à l'autre, ou d'une position à l'autre, ou d'un intérêt à l'autre.

Je pense que si l'on réussit à s'entendre sur les principes directeurs, des hommes raisonables réussiront à en arriver à établir un système qui devrait marcher, qui devrait fonctionner.

Ces principes directeurs, j'en ai énumérés sept. Il y en a peut-être d'autres, mais ce sont ceux qui me semblent les plus importants et les plus fondamentaux à une réforme du pilotage au Canada.

Je pense que le premier principe auquel je me réfère, auquel les pilotes du Saint-Laurent et des Grands Lacs se réfèrent ne devraient pas créer de difficultés à rallier les opinions, devraient recevoir facilement l'approbation unanime, vu que la justification du pilotage réside dans deux choses: la protection, la sécurité publique et l'efficacité du trafic maritime.

Il y a eu souvent des questions qui ont été posées devant cette Commission en rapport avec ce principe à savoir si ce qui devait primer c'était la sécurité ou si c'était l'efficacité du service, à savoir si un seul facteur devait être pris en considération.

Je pense que les deux facteurs ne peuvent être dissociés en matière de pilotage et que les deux facteurs, de toute façon, si on peut les dissocier, les deux facteurs peuvent intervenir et doivent intervenir en matière de pilotage.

Ce qu'il importe de noter, à mon avis,

c'est que selon les endroits et selon les circonstances l'un de ces facteurs primera.

On peut facilement concevoir des situations où de toute évidence la sécurité exige le pilotage dans des endroits donnés. Quant à moi, par exemple, il me semble inconcevable que le trafic maritime dans le port de Montréal serait laissé complètement libre, à savoir qu'il n'existerait pas de pilotage obligatoire ou de paiement obligatoire des droits de pilotage.

Dans un port achalandé comme celui-là, dans un port difficile comme celui-là, il semblerait qu'au plan de la sécurité publique, dans une ville aussi considérable et ainsi de suite, le pilotage s'impose. On peut discuter d'exemption à un moment donné, plus ou moins considérable, mais le principe du pilotage me semble évident.

Il y a d'autres domaines, d'autres secteurs où la sécurité publique joue moins, est moins importante. Je pense que si on prend, mon Dieu! le cas du pilotage sur les Grands Lacs même, où le cas du long des côtes en Colombie-Britannique dans certains cas, qu'il y a peut-être des secteurs, des domaines, où le problème de l'efficacité joue davantage.

Je dirais peut-être, par exemple, que dans le golfe du Saint-Laurent ou dans la circonscription de Québec on pourrait peut-être prétendre que sur une certaine distance les navires peuvent se guider sans pilote. Mais à ce moment-là il y a l'argument de l'efficacité générale du trafic, aussi, qui joue.

Je pense que l'un et l'autre facteur doivent être pesés, évalués et qu'on doive en tenir compte. Le facteur de sécurité comme le facteur de l'efficacité ne peuvent pas être appréciés en rapport avec tel navire à tel moment, ou tel navire à tel autre moment.

Par exemple, il est bien évident, et c'est en preuve, que durant l'arrêt de travail de 1962 des navires ont réussi à atteindre Québec sans pilote. Et, il me semble très possible que durant de belles journées pendant la belle saison certains navires pourraient même remonter jusqu'à Montréal sans pilote. Et rien ne dit qu'il y aura nécessairement un accident grave. Mais je pense que ce que l'autorité publique doit évaluer c'est si comme principe, comme règle générale, l'efficacité du service, la sécurité publique vont être plus assurées par l'établissement d'un service de pilotage qu'en l'absence d'un tel service.

Un deuxième principe directeur, à mon avis, pour une réforme du pilotage, c'est que l'intérêt public demande que la profession de pilote soit exerçée sous la surveillance d'une autorité publique.

Je crois qu'il s'agit d'une expérience quasi universelle, en matière de pilotage, et que si la justification du pilotage est à la fois un facteur de sécurité et un facteur d'efficacité du trafic maritime il est normal que l'autorité publique en soit de quelque façon responsable, que l'autorité publique exerce une certaine surveillance sur ce service.

Maintenant, j'aurais cependant deux re-

marques à faire à ce sujet. Je pense qu'une fois que nous avons énoncé un tel principe, ceci ne veut pas dire que l'autorité publique doit administrer le pilotage au sens détaillé du mot.

J'ai parlé intentionnellement de surveillance et je pense que ce que l'intérêt public demande c'est qu'il y ait une surveillance du service du pilotage, mais je ne crois pas que l'intérêt public demande nécessairement que l'autorité publique administre elle-même le pilotage jusque dans ses détails.

Je pense qu'il s'agit d'une distinction fondamentale et si elle n'est pas faite, prête à confusion ou peu amener l'établissement d'un service qui ne rencontrera même pas le premier principe, à savoir que l'objet d'efficacité du pilotage pourra être réduit si on établit une administration publique, une autorité publique trop lourde, une machinerie trop lourde pour assurer le fonctionnement d'un service.

Je crois que les critères d'efficacité et de sécurité doivent être des guides et que ces deux guides exigent, encore une fois, la surveillance d'une autorité publique mais il n'est nullement prouvé, nullement établi que ceci exige l'administration par une autorité publique.

J'ai dit que j'avais deux remarques. La deuxième sur cette question c'est que si l'intérêt public demande que la profession de pilote soit exercée sous la surveillance d'une autorité publique, eh! bien, à ce moment-là je crois que l'équité et le bien commun deman-

dent que cette surveillance s'applique à tous. Et je veux dire par là que si l'autorité publique sent le besoin de définir la fonction de pilote, de lui imposer des obligations corrélatives aux droits qu'elle peut accorder à ses pilotes, eh! bien, cette même autorité publique ne doit pas tolérer à l'intérieur du pays l'existence de personnes remplissant une fonction de pilote sans avoir les droits et les obligations que comporte la fonction de pilote régie par l'Etat.

Je pense que si les arguments d'intérêt public existent pour certains pilotes, ils devraient exister pour tous ceux qui exerçent cette fonction de pilote.

A mon avis, il y a un troisième principe directeur à noter. Et, c'est le suivant: à savoir que la philosophie contemporaire de l'administration, je parle de l'administration publique et privée, et la philosophie contemporaine des grandes entreprises privées favorise la décentralisation des pouvoirs partout où c'est possible sans causer préjudice à l'intérêt public.

Ceci est fait non pas seulement en vertu d'une certaine théorie politique de type démocratique, pourrait-on dire, ou de type libéral, dans le sens de la philosophie politique, non seulement, donc, au plan d'une certaine philosophie politique mais aussi au simple plan de l'efficacité administrative.

Et ceci se manifeste, comme je le disais, non seulement dans les administrations publiques mais

dans les grandes entreprises privées, que ce soit l'entreprise de la General Motors, ou celle de Ford, dans toutes ces grandes entreprises on se rend compte qu'il faut décentraliser partout où la chose est possible sans réduction d'efficacité et qu'au contraire l'efficacité est plus grande.

C'est un peu ce qui a guidé, d'ailleurs, la Commission Glassco qui a été chargée d'étudier l'opération du gouvernement canadien. C'est cette position fondamentale à laquelle elle en est venue finalement.

Et je réfère votre Commission au chapitre 10, au volume 2, à la page 325 où les commissaires déclarent ce qui suit:

> "Si l'on ne parvient pas à empêcher le foisonnement des entreprises secondaires (appartenant au gouvernement) celles-ci risquent de distraire de plus en plus les pouvoirs publics de leur rôle véritable au point de prendre le pas sur celui-ci. Ces activités secondaires ou périphériques finissent par absorber le temps et l'énergie des hauts fonctionnaires ou bien elles sont elles-mêmes négligées ou mal administrées."

Je pense qu'il s'agit de mots extrêmement sages et qui mériteraient d'être encadrés dans tous les ministères à chaque étage.

Et si on réfléchit pendant quelques minu-

tes sur l'opération du pilotage au Canada en regard de cette déclaration, on s'aperçoit que cette déclaration est vraiment juste et profonde.

Je répète la dernière phrase:

"Ces activités secondaires ou périphériques finissent par absorber le temps et l'énergie des hauts fonctionnaires ou bien elles sont elles-mêmes négligées ou mal administrées."

Et peut-être que la Commission au hazard d'un lunch a rencontré des ministres ou des anciens ministres des Transports, ou des sous-ministres des Transports et elle pourra arriver à ses propres conclusions à cet égard.

J'ai parlé d'entreprises gouvernementales et je peux parler d'entreprises privées. Je réfère votre Commission,par exemple, à sûrement celui qui est un des plus grands théoriciens de l'entreprise en Amérique du Nord à l'heure actuelle. Je réfère à Peter F.Drucker et en particulier à son volume intitulé "The New Society". The Anatomy of Industrial Order" et aux pages 270 et suivantes où en définitive on développe ce qui est appelé théorie du fédéralisme dans l'administration de l'entreprise.

Il est assez amusant de voir alors que le fédéralisme au plan politique au Canada semble rencontrer tellement de difficultés que ce sont les entrepreneurs privés qui sont maintenant en train de l'adopter.

Et, si on réfère à Drucker et à ses suggestions dans ce chapitre sur le fédéralisme dans l'entreprise en particulier, on verra cette position très clairement explicitée. C'est la décentralisation des fonctions en vue d'en arriver à une plus grande efficacité et une plus grande production.

Je pourrais aussi citer l'ouvrage classique de James G. March et Herbert A. Simon, intitulé "Organization" et en particulier les pages 150 à 160 et suivantes jusqu'à la page 200 environ, où on fait justement la même constatation de l'application du principe fédéral dans l'entreprise.

L'ouvrage de March et de Simon est assez ennuyeux parce qu'il est très descriptif des diverses institutions, grandes institutions américaines. Mais il donne aussi, quand même, une introspection dans le fonctionnement de ces grandes entreprises qui, à mon avis, est instructive pour les fins mêmes d'une réforme du pilotage.

Un quatrième principe, et je pense que les trois premiers probablement recevraient l'assentiment d'un grand nombre de personnes et d'intéressés devant cette Commission, je ne suis pas sûr que le quatrième recevra un tel assentiment. Je me demande si je dois le soulever ce soir ou demain matin. Je laisse la décision à la Commission. Je peux terminer sur ce point-là.

LE PRESIDENT: Sur ce point-là?

M. LALONDE: Je pourrais déterminer tous les principes directeurs.

LE PRESIDENT: Et cela vous prendrait combien de temps?

M. LALONDE: Je ne sais jamais.

LE PRESIDENT: C'est qu'il est déjà 5:05 heures.

M. LALONDE: Alors, je continuerai demain matin, Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT: Nous allons ajourner à demain matin, à 10:00 heures.

---La séance est ajournée à dix heures, le jeudi, 7 janvier, 1965.

\- -

\- -

\- -

\- -

\- -

\- -

(texte français original)

le 7 janvier, 1965.
10:00 a.m.

M. LALONDE: Lorsque nous avons ajourné, hier, nous avions mentionné trois principes qui, à notre avis, étaient des principes directeurs dans toute réforme du pilotage qui devait être envisagée. Il y avait quatre autres principes directeurs sur lesquels je voulais attirer l'attention de votre Commission. Le principe suivant, que je voulais soulever en était un qui pouvait prêter plus à discussion que les trois premiers, je crois, que j'avais mentionnés.

Et, ce principe est à l'effet que le coût du service devrait être assumé par les usagers. Sur cette question, il semble évident que le service du pilotage, que ce soit les actes de pilotage eux-mêmes, accomplis par des pilotes, ou les différents services, comme les bateaux-pilotes et le service de "dispatching", sont tous des services essentiellement et exclusivement orientés vers le service des navires qui utilisent les pilotes, que ce soit d'une façon régulière ou occasionnelle seulement.

A l'heure actuelle la politique qui a été suivie au Canada est variable. Les armateurs ont été appelés à payer non seulement les services des pilotes eux-mêmes mais ils ont toujours, ou presque toujours je devrais dire, été appelés à payer les services aussi des bateaux-pilotes.

Les armateurs, par ailleurs, généralement n'ont pas été appelés à contribuer aux services terres-

tres du pilotage, sauf dans les cas comme Cornwall lorsque au lieu d'un bateau-pilote il y a un taxi pour transporter les pilotes de la station de pilotage à l'endroit d'embarquement. Et, quand je dis que la formule qui a été suivie au Canada est une formule variable, c'est qu'il y a aussi des régions où les armateurs ont été appelés à assumer tous les frais directs, si on peut dire, du pilotage. Et je réfère au cas du bassin des Grands Lacs, c'est-à-dire les trois districts de pilotage des Grands Lacs, depuis 1961.

Je crois que le principe que j'énonce est valable sur la base de théories économiques générales et est conforme au principe de la finance publique.

Je crois, par ailleurs, qu'il peut y avoir des circonstances exceptionnelles où demander aux usagers d'en assumer tous les coûts pourrait être considéré contraire à l'intérêt public par le gouvernement, par l'autorité publique.

C'est ainsi qu'on peut très bien vouloir garder un port en opération, fournir un service de pilotage avec tout ce qui s'y rattache dans une région donnée bien que le nombre de navires qui fréquentent cette région ne soit pas très considérable, et avec le résultat que s'il fallait charger à ces navires tous les frais d'opération du pilotage, ces frais deviendraient exorbitants.

Il peut très bien survenir, dans de telles situations, que le gouvernement, étudiant la situation générale, en vienne à la conclusion qu'il est nécessaire

que les navires fréquentent ce port et fournissent des services à la population de la région et, troisièmement, qu'il n'est pas dans l'intérêt public d'imposer aux quelques navires qui fréquenteraient ces lieux des charges qui seraient vraiment exorbitantes. Dans un tel cas, je crois qu'il y a au plan de la théorie de la finance publique et de l'administration gouvernementale un argument valable pour l'octroi d'un subside spécifique à l'administration du pilotage, dans de tels cas.

Mais je crois que la situation actuelle au Canada est une situation que je pourrais relier au problème que je mentionnais hier, à savoir l'absence de politiques définies de la part de l'Autorité du Pilotage sur diverses questions. Je crois que nous avons ici une question sur laquelle il n'y a pas de politique définie au Canada.

Vous avez dans le bassin des Grands Lacs toute une région où les armateurs paient le plein coût du pilotage et ils traversent l'écluse Snell Lock et ils tombent dans une région qui est pourtant bien similaire au district numéro 1, c'est-à-dire le district de Cornwall, et ils ne sont pas appelés à contribuer aux frais d'administration dans une telle région.

Alors vous avez une partie du fleuve Saint-Laurent où tous les frais sont couverts par les armateurs, une autre partie ou une partie seulement des frais d'administration sont couverts.

Il ne semble pas y avoir de politique de justification réelle pour une politique à tel endroit

plutôt qu'à tel autre. On peut comprendre que sur les Grands Lacs, à cause de l'entente internationale avec les Américains, et la pratique américaine, on a dit: ici, nous suivrons la politique américaine habituelle. Mais, encore là, il en résulte une espèce d'incohérence dans la politique canadienne concernant l'administration du pilotage.

Et, si la Commission, et le gouvernement éventuellement, en venaient à la conclusion qu'il est de l'intérêt public que tous les frais terrestres de l'administration du pilotage soient assumés par le gouvernement, par le public, bien cela devrait être une politique qui est clairement énoncée et définie afin qu'on sache à quoi s'en tenir.

Quant à nous-mêmes, nous croyons qu'à moins de raisons particulières et spécifiques d'intérêt public dans des régions données, les frais du pilotage au complet devraient être assumés par les usagers.

Un cinquième principe directeur d'une réforme du pilotage, et celui-ci est beaucoup plus spécifique, je dirais, aux travaux de la Commission, au Canada, c'est le fait que dans ce pays-ci l'exercice du pilotage comporte beaucoup de variations d'une région à l'autre.

Ce ne sont pas simplement des variations dans les difficultés techniques de la tâche, ce sont des variations dans le style d'opération, dans la nature même du pilotage à accomplir. Que vous preniez les distances énormes de pilotage à parcourir, par exemple, sur

la côte de la Colombie-Britannique, ou que vous passiez ensuite au port de Montréal, ou au pilotage à Terre-neuve, ou au pilotage à Fort Churchill, immédiatement il est évident que les conditions de pilotage sont loin d'être identiques et comportent des variations très substantielles dont il faut tenir compte lorsqu'on essaie d'entrevoir une réforme du pilotage tant au plan de son administration qu'à celui de son exercice même.

Le sixième principe directeur que nous aimerions voir retenu par la Commission dans une réforme du pilotage, c'est que les parties intéressées, quelle que soit la structure administrative qui soit adoptée, devraient avoir l'opportunité de faire valoir leur point de vue auprès de l'autorité publique.

Et je pense qu'il s'agit tout simplement d'une exigence d'une saine démocratie. Et si on veut que ce principe soit vraiment mis en application, je crois que dans un domaine comme celui-ci une procédure devrait être prévue pour permettre aux intéressés vraiment de faire valoir leur point de vue.

Un mécanisme quelconque devrait être établi ou prévu, car d'une certaine façon lorsqu'il y a absence de procédure ou de mécanisme, dans une question où il y a des parties aussi étroitement intéressées, il y a danger que l'opportunité pour une partie de faire valoir son point de vue devienne purement théorique.

Je vous citerais ici, comme exemple, le

cas de la réforme du pilotage dans le bassin des Grands Lacs, la négociation avec les autorités américaines.

Il est bien entendu que l'Autorité du Pilotage peut maintenant venir devant cette Commission et dire: qu'est-ce qui empêchait les armateurs ou les pilotes de venir nous présenter leur point de vue; notre porte était toujours ouverte; ils n'avaient qu'à nous écrire ou demander une entrevue et exprimer leur point de vue.

Mais, lorsque les parties sont tenues complètement dans le noir quant à ce qui se passe, comment peuvent-elles réellement faire des représentations ou exprimer leur point de vue? Ou lorsque les parties sont mises devant un fait accompli et qu'il s'agit ensuite de faire modifier une politique gouvernementale? La situation est toujours beaucoup plus difficile et ce pour des raisons évidentes. Ne serait-ce que pour le fait qu'une administration, quelle qu'elle soit, n'aime voir démontrer que la politique qu'elle a établie n'est peut-être pas aussi parfaite qu'elle le pensait.

Une fois qu'un ministre, par exemple, ou toute organisation, commission ou autre, a pris une position publiquement, on pourrait dire que c'est simplement humain, eh! bien, on va demander vraiment de très bonnes démonstrations pour modifier cette politique, alors que la politique est à l'état d'élaboration, discussion, de réflexion, on va être beaucoup plus près à négocier, discuter et faire voir toutes les facettes

du problème.

Je comprends qu'en matière gouvernementale il y a des raisons d'Etat qui peuvent intervenir parfois pour justifier une très grande discrétion. Je crois qu'il y a une quantité de problèmes en matière de pilotage qui sont, je ne dirais pas purement techniques, mais qui sont de nature plutôt technique et qui comme tels n'amèneront pas la chute d'un gouvernement ou une révolution au pays peu importe la solution qui sera apportée dans un sens ou dans l'autre. Et je crois qu'une quantité de problèmes pourront ainsi être discutés.

Et ce sixième principe est donc qu'un mécanisme devrait être prévu selon lequel les parties pourraient faire valoir leur point de vue auprès de l'autorité publique et que ceci ne soit pas uniquement post factum comme la situation malheureusement s'est produite trop souvent.

Enfin, le septième et dernier principe directeur que je retiendrais, c'est qu'il importe d'attirer au pilotage, les meilleurs candidats du monde maritime.

Votre Commission a eu l'occasion d'étudier d'une façon très approfondie les difficultés physiques de la tâche au travers le Canada dans les diverses circonscriptions de pilotage.

Les conditions pschycologiques, aussi, de l'exercice de la fonction ont été étudiées par votre Commission; la variation dans la nature du travail; la

variation dans les types de navires; dans les personnalités rencontrées.

Et, indépendemment, ou en plus, si vous voulez, des difficultés physiques et des difficultés pschycologiques de la fonction, il y a lieu de souligner, je pense, le fait que les pilotes dans un pays sont un peu, toujours partout, les premiers ambassadeurs de ce pays aux plans pratique et concret.

Les navires qui fréquentent un pays, dans bien des cas, verront le pilote arriver peut-être en même temps mais souvent, même, avant les officiers du ministère de l'Immigration ou de la Santé nationale. Il s'agit des premiers hommes que les étrangers, des navires venant d'un autre pays, rencontrent. Et, il y a cet aspect de services rendus aux plans physique et technique; il y a aussi cet aspect de représentation du pays, et ce qui implique qu'il faut amener au pilotage, à mon avis, non seulement des hommes compétents techniquement, étant données les fonctions qu'ils ont à remplir, mais aussi des hommes dont la personnalité soit telle qu'ils représentent vraiment bien le pays qu'ils sont appelés à servir.

Je pense que ce dernier principe implique qu'il faut mettre ou prévoir des conditions telles que les meilleurs candidats du monde maritime seront donc intéressés à venir au pilotage.

J'ai dit qu'il y avait, à mon avis, sept principes directeurs à retenir, je viens de les énumérer, peut-être qu'il serait possible d'en ajouter un sinon un

certain nombres d'autres qui deviendraient beaucoup plus spécifiques.

J'ai essayé de les maintenir à un niveau assez général pour que ces principes autant que possible constituent, à mon avis, des éléments nécessaires pour l'établissement d'une politique sans entrer immédiatement dans les modalités.

Et je voudrais maintenant passer à la troisième et dernière partie de mon exposé. La première ayant été l'étude des causes de l'état latent de conflit qui avait durée dans le pilotage durant ces dernières années; la deuxième étant un court examen des principes directeurs d'une réforme du pilotage; et la troisième un examen des recommandations faites par les pilotes et d'autres parties en vue d'une réforme du pilotage.

Ces recommandations, je crois qu'elles s'inspirent des principes directeurs que je viens d'énoncer. Comme je le disais ces principes peuvent permettre des variations d'opinions sur des modalités. Je crois que les recommandations faites par les pilotes du Saint-Laurent et des Grands Lacs vont se tenir à l'intérieur des limites des principes que je viens d'énoncer.

L'examen des recommandations, je voudrais le faire sous deux approches différentes, sous deux grandes catégories. D'abord, j'aimerais examiner les structures administratives du pilotage et deuxièmement les conditions d'exercice du pilotage.

Par conditions d'exercice, je réfère à ce moment-là à la question de savoir s'il doit y avoir pilo-

tage obligatoire, ou paiement obligatoire des droits de pilotage; s'il doit y avoir des exemptions ou pas, ainsi de suite.

Premièrement, donc, les structures administratives en matière de pilotage. Les pilotes du Saint-Laurent et des Grands Lacs ont présenté deux mémoires qui au plan des structures administratives prenaient la même position.

La nature de ces recommandations quant aux structures administratives pourraient être résumée ainsi: les pilotes du Saint-Laurent et des Grands Lacs désirent tout d'abord la décentralisation et une décentralisation considérable de l'administration du pilotage, et, deuxièmement, la prise en charge de l'administration par les pilotes.

Je crois que cette position générale quant à l'administration est conforme aux principes directeurs que j'ai énoncés et en particulier aux trois premiers.

La première question que je me suis posée en regard de cette recommandation générale de décentralisation et de prise en charge de l'administration par les pilotes c'est, est-ce que l'expérience justifie une telle recommandation?

J'ai examiné l'expérience humaine des pilotes et l'expérience de leurs associations ou de leurs corporations.

Si on considère les pilotes individuellement, comme personnes, on constate qu'un grand nombre d'entre eux au pays sont, soit des anciens capitaines de

navires, soit des officiers de navires qui ont servi dans divers navires d'eaux intérieures ou côtières ou océaniques.

Plusieurs d'entre eux ont une longue expérience maritime et d'autres sont venus au pilotage par des systèmes d'apprentissage élaborés et ont une expérience peut-être moins longue que les pilotes plus âgés mais ils ont par ailleurs une formation technique et académique plus poussée que leurs prédécesseurs.

Plusieurs de ces pilotes ont eu des responsabilités importantes sur des navires, soit des navires commerciaux, soit des navires militaires pendant la guerre. Et, l'exercice même de leur fonction leur impose quotidiennement des responsabilités considérables.

Je ne parle pas ici de la responsabilité légale. C'est évident que la loi est claire, leur responsabilité légale au plan civil est limitée à l'heure actuelle par la loi et leur fonction, dit-on justement, est celle d'aviseur du capitaine.

Mais, il y a une responsabilité morale, réelle, et si on regarde l'exercice réel de leur fonction dans bien des circonscriptions on constate qu'effectivement le pilote est celui qui véritablement guide le navire durant l'exercice de ses fonctions.

Or, je me suis posé la question suivante: ces hommes, qui pour un grand nombre d'entre eux, plusieurs d'entre eux même, et je dois le souligner, sont des anciens employés du ministère des Transports à bord de navires du ministère ou dans d'autres fonctions reliées

au ministère. Alors pourquoi ces hommes qui, dans le passé, ont assumé des responsabilités réelles, considérables, pourquoi seraient-ils devenus subitement des enfants d'école irresponsables le jour où on leur a décerné un brevet de pilote?

Et, j'ai regardé les hommes, localement, à Ottawa, à qui ces pilotes sont censés répondre, devant qui ils sont censés être responsables. Et je me suis posé la question: est-ce qu'il y a vraiment une telle différence au plan de l'expérience humaine, au plan des capacités, entre les pilotes et ceux à qui ils répondent soit localement, soit centralement, pour que, sans hésitation on puisse dire: ces hommes ne peuvent s'administrer eux-mêmes et ils doivent répondre à des personnes en autorité qui peuvent vraiment les guider, les diriger, leur donner des instructions, des hommes en qui ils peuvent avoir véritablement confiance?

Votre Commission a elle-même eu l'occasion d'en connaître plusieurs au cours de ces séances, de ses visites dans les diverses circonscriptions de pilotage.

J'ai mentionné hier que près d'une cinquantaine de pilotes sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs seulement, sans compter les pilotes des Maritimes et de la Colombie-Britannique, ont témoigné devant votre Commission. Et je pose la question à cette Commission et je lui laisse le soin de répondre, et la question que je pose: est-ce que ces hommes que vous avez vu et entendu témoigner, que vous avez connus au cours des

séances de cette Commission, sont tellement incompétents, tellement irresponsables qu'ils ne pourraient pas assumer les responsabilités qui sont présentement assumées par les administrateurs locaux du pilotage et par les officiers du ministère des Transports à Ottawa?

Si on peut se poser, donc, cette question sur l'expérience humaine et la valeur humaine, si on peut dire, des pilotes individuellement, on peut aussi s'en poser une en rapport avec l'expérience de leurs associations et corporations.

Je comprends qu'on pourrait prétendre que les pilotes individuellement sont incompétents, non seulement au plan de leur fonction même mais compétents pour s'administrer, mais qu'évidemment on ne peut pas prendre des cas individuels et en tirer une règle générale et qu'une association ou qu'une corporation n'est pas la même chose qu'un individu.

A cet égard, je voudrais souligner certains points. Tout d'abord -- et là je vais référer aux pilotes du Saint-Laurent en particulier -- je voudrais souligner le fait que les pilotes du Saint-Laurent je crois, et les pilotes ailleurs au Canada aussi -- si je ne mentionne pas les autres pilotes c'est que je ne suis pas assez au courant de leur tradition et de leur histoire -- mais les pilotes du Saint-Laurent dans tous les cas ont eu une longue expérience, une longue histoire de gouvernement autonome de leurs affaires internes.

Prenez le cas des pilotes de la circons-

cription de Québec. Je ne ferai pas l'historique de la législation, vous pouvez la trouver à la page 127 de la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent, texte français. Mais dès 1860 et avant, les pilotes de cette région s'administraient déjà considérablement, et avec la loi qui avait créé la Corporation des Pilotes de Québec, à toutes fins pratiques, ils s'administraient eux-mêmes. Et cette loi, du moins l'interprétation qui a été donnée à cette loi durant ces années, même leur donnait une autonomie plus grande que celle qui est recommandée ou demandée à l'heure actuelle par les pilotes du Saint-Laurent et ceux des Grands Lacs.

Et lorsque, à la suite de cette fameuse Commission Lindsay, la Corporation des Pilotes de Québec a été abolie, il a suffi de quelques années pour que les pilotes eux-mêmes forment une société civile à laquelle tous ont adhéré pour créer un fonds commun, pour s'administrer et pour rendre des services professionnels dont ils avaient besoin dans l'exercice de leur vie de pilote en général.

Si vous prenez le cas de la circonscription de Montréal, je vous réfère ici à la page 128 du mémoire de la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent, texte français, vous constaterez qu'eux aussi ont une longue tradition d'administration autonome et que dès 1918 eux aussi ont formé une société civile à laquelle tous ont adhéré et qui est encore en existence, comme celle de Québec, et ces pilotes au travers toutes ces années ont vu à leur propre administration.

Et, enfin, si vous remontez le Saint-Laurent en amont de Montréal, vous constaterez qu'à une période beaucoup plus récente, dans leur cas, ceux-ci après diverses tentatives de diverses formules ont réussi à s'intégrer dans des corporations, et vous avez eu l'occasion d'étudier l'opération et le fonctionnement de ces diverses organisations.

Je voudrais souligner ici, et en parler de la longue tradition de ces organismes, je voudrais souligner le dynamisme et l'efficacité de ces organismes à l'heure actuelle. Et je voudrais aussi souligner le sens professionnel de ces organismes et le sens de responsabilité professionnelle de ces organismes.

Je me contenterai de mentionner un certain nombre d'exemples. Ce ne sont pas les seuls et votre Commission par l'étude de la preuve en trouvera autrement d'autres.

Mais prenez, par exemple, le cas des travaux accomplis par ces corporations pour améliorer la qualité du service du pilotage sur le Saint-Laurent et sur les Grands Lacs. Par exemple, on a déposé devant vous les travaux commandités par les corporations des pilotes de Montréal et de Québec pour l'établissement de plans d'apprentissage, il y a déjà plusieurs années.

Les pilotes avaient employés des experts à cette époque pour préparer des réformes en matière d'apprentissage, d'entrainement des pilotes. Ils avaient retenu, en particulier, les services du doyen de la faculté des sciences sociales de l'Université Laval,

parmi d'autres, à cette fin.

Regardez les travaux accomplis par la Corporation des Pilotes de Québec en vue du transfert de la station de pilotage de Pointe-au-Père aux Escoumains. La participation très active au comité mis sur pied à cette fin.

Prenez le cas de l'abolition des pilotes spéciaux sur le Saint-Laurent, au sujet de laquelle tant les armateurs que les pilotes reconnaissent qu'il s'agit d'une amélioration substantielle dans l'opération du service de pilotage.

Je vous réfère ici au volume 66-A, pages 8145 et suivantes et au volume 139, 17,871 de la preuve.

Prenez le cas de la correspondance qui a été déposée sous la cote E-579 concernant les améliorations à apporter du trafic, à la circulation maritime dans le port de Québec. Vous avez là une correspondance considérable avec une quantité de recommandations concernant l'opération même du port, la circulation des navires près des quais, et ainsi de suite.

On pourrait aussi mentionner le cas des études considérables qui ont été déposées devant cette Commission entreprises dans la circonscription de Montréal en vue de l'établissement de la station de pilotage à Trois-Rivières et de la division de la circonscription en deux sections; de même que les études commanditées par les pilotes de Montréal en vue de la réorganisation de la circonscription en rapport avec la création des pilotes du port de Montréal.

Vous avez entendu devant cette Commission M. Paul Henri Dumont, conseiller financier de Québec, qui a témoigné quant aux travaux des corporations et associations de pilotes en vue d'améliorer le rendement de leur caisse de retraite et d'en arriver éventuellement, à un transfert de ces caisses à d'autres institutions en vue d'une administration plus adaptée.

Vous avez là un cas où la responsabilité théorique à l'heure actuelle, dans le cas de Montréal, par exemple, de ces caisses qui étaient exclusivement entre les mains du ministère des Finances, et où les pilotes simplement en vue d'améliorer le rendement ont engagé un conseiller financier qui a contribué à améliorer grandement le rendement de ces caisses en suivant le marché et en avisant immédiatement Ottawa des placements qui seraient utiles de faire.

On a témoigné dans toutes les circonscriptions, les surveillants de chacune de ces circonscriptions ont témoigné quant à la participation active des pilotes à l'établissement des règles de tours de rôle, des règles de "dispatching" dans chaque circonscription et à la collaboration constante que les surveillants ont reçu des pilotes à ce sujet.

Je pourrais aussi mentionner, en parlant de l'efficacité de ces organismes, la façon dont ces organismes ont suivi les développements de la législation en matière maritime et en matière de pilotage tant aux Etats-Unis qu'au Canada.

Vous avez devant cette Commission, déposés

comme pièces, les rapports des comparutions des représentants des pilotes devant divers comités parlementaires du Sénat, ou divers comités parlementaires canadiens ou devant divers comités du Sénat ou du Congrès américain.

Je voudrais aussi mentionner le phénomène de la créatioon de la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent durant ces années. On peut à l'intérieur de la conception d'un complot sinistre parmi les pilotes pour mettre la main sur je ne sais quoi s'imaginer que la Fédération est le couronnement d'une espèce d'effort pour constituer un empire.

Mais, vous avez eu l'occasion de rencontrer les pilotes, vous avez eu l'occasion d'étudier leur histoire, et plusieurs d'entre vous, sans doute, en ont connu des pilotes sur le Saint-Laurent et sur les Grands Lacs dans le passé, ou ailleurs au Canada. Et, en particulier, si on regarde le cas du Saint-Laurent, regardez les témoignages des pilotes plus anciens, qui sont plus âgés, qui sont venus témoigner, par exemple. Rappelez-vous les divisions, les dissensions, la mésentente, on pourrait presque dire, d'une circonscription de pilotage à l'autre, l'espèce de méfiance des uns vis-à-vis des autres, et puis le fait que chacun naturellement, probablement, est appelé à penser que sa circonscription est la plus difficile au monde et la meilleure au monde, que les pilotes ailleurs ne sont jamais aussi bons que ceux dans sa propre circonscription.

Eh! bien, la Fédération des Pilotes du

Saint-Laurent a constitué un développement important dans ce que j'appellerais le développement d'un sens d'une communauté professionnelle, et a été un facteur, je pourrais dire, important aussi dans l'augmentation ou le développement des préoccupations d'ordre général des pilotes à l'égard du service qu'ils fournissaient et à l'égard de la communauté dans laquelle ils vivent.

Et, à ceux qui s'imaginent que la Fédération est un organisme qui s'amuse à donner des ordres à gauche et à droite à ses groupements membres, je rappellerai que tout ceci s'est accompli d'une façon tout à fait naturelle et par le libre consentement et la libre collaboration ou coopération de chaque groupement.

Je réfère la Commission simplement au paragraphe 1 de l'article 3 du règlement général numéro 1 de la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent. Je lis la première partie seulement:

> "Chaque groupement membre conserve son droit absolu d'agir séparément de la Fédération et des autres groupements membres et de prendre toute attitude propre et même contraire à la Fédération lorsqu'il le juge à propos."

Je vais terminer le texte de toute façon pour qu'il soit complet:

> "Il est tenu, néanmoins, d'informer la Fédération sans retard de toute décision qu'il prend ou envisage de prendre et qui offre un intérêt pour les autres groupe-

"ments membres. Il doit même chercher à adopter une attitude et des démarches communes autant que possible. La Fédération ne peut s'immiscer dans la régie interne d'aucun groupement membre."

Et votre Commission a pu consulter à loisir les procès-verbaux de la Fédération et des groupements membres et je soumets respectueusement que ce règlement a été respecté continuellement dans l'histoire de la Fédération.

Enfin, je voudrais presque utiliser un reproche que les armateurs nous ont fait à notre avantage. C'est cette espèce de reproche qu'on retrace dans le mémoire de la Shipping Federation, par exemple, concernant le succès remporté par les corporations de pilotes dans leurs démarches auprès de l'Autorité de Pilotage.

Je crois que cette simple allégation démontre que les corporations ont su, avec efficacité, négocier avec les armateurs et l'Autorité du Pilotage.

Ayant donc, je ne dirais pas démontré mais sûrement donné un bon nombre d'exemples du dynamisme, de l'efficacité de ces organismes que les pilotes ont créés, -- j'espère l'avoir démontré -- mais je pourrais, encore une fois, donner plus d'exemples, et il y en a eu abondamment en preuve -- je voudrais aussi parler de la qualité de l'administration de ces organisations, de ces corporations de pilotes.

Votre Commission a fait une étude extrê-

mement fouillée de ces corporations et, en particulier, de la Corporation de Québec. Je pense que si on compte le nombre de jours ou de pages de séances de la Commission, on a probablement passé sur la Corporation de Québec autant de temps que sur n'importe quel autre organisme au Canada en matière de pilotage. Et il serait intéressant de faire un relevé de la quantité de documents produits par les pilotes du Saint-Laurent et par la Corporation of Professional Great Lakes Pilots en rapport avec leur administration et leurs activités en général.

Or, qu'est-ce que la preuve démontre à ce sujet? A mon avis, la preuve démontre, tout d'abord, la qualité de l'administration financière des corporations et de la Fédération. Vous avez eu l'occasion d'étudier le processus suivi dans chaque cas. Le fait que ces corporations ont un secrétaire-trésorier qui n'est pas membre de la corporation, qui n'est pas un pilote, qui est un employé et, dans plusieurs cas, un employé qui est au service de ces corporations depuis de nombreuses années, que ces corporations ont tous des vérificateurs comptables compétents, et que ces vérificateurs comptables étudient les états financiers des corporations selon les règles de l'art et respectent, à ce point de vue, toutes les dispositions exigées par la loi.

Si on regarde le coût d'opération de ces organismes, de ces corporations, au travers les années, je prétends qu'on sera frappé des services rendus par ces organismes en rapport avec le coût d'opération de ces

organismes.

Vous avez vu les bureaux de ces organismes. Je pense bien que personne n'a été particulièrement impressionné par le luxe de ces installations. On n'a pas trouvé, je pense bien, de poignées de porte en or et de tapis mur à mur dans trop de bureaux, et sûrement ce n'est pas l'excès de sténos-dactylos qui frappaient dans les visites que vous avez pu faire.

Eh! bien, si on fait le relevé des états financiers de ces organismes on constate que si vous enlevez des frais comme, par exemple, des contributions évidemment à la caisse de retraite et autres contributions que les pilotes peuvent faire pour leur protection personnelle, si vous tenez compte simplement des frais d'administration généraux de ces corporations ou des cotisations au Canadian Merchant Service Guild, ou à la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent, on constate que les coûts rencontrés sont fort raisonnables compte tenu surtout des services rendus par ces organismes.

Vous avez eu l'occasion de constater, par exemple, en outre que les directeurs de ces divers organismes servent tous sans rémunération. Le système adopté étant celui d'attribution de tours de pilotage pour le temps consacré aux affaires de la corporation et ceci, je le souligne, seulement durant la saison de la navigation, et tous les pilotes qui sont ici présentement, les administrateurs des diverses corporations, toutes les personnes sont ici sans rémunération, ne pouvant charger et être remboursées que pour leurs dépenses réelles.

Il en est ainsi chaque hiver alors que c'est la période où se poursuivent les négociations, les travaux les plus considérables et qui prennent souvent le plus de temps.

On a tenté de chercher noise aux directeurs parce que le règlement leur attribuait des tours de pilotage pour le temps consacré aux affaires de la corporation.

Eh! bien, on a déposé devant vous le nombre de tours qui ont été attribués depuis au moins cinq ans dans chaque corporation. Vous avez eu le temps ou vous étudierez le nombre de tours qui ont été attribués et si vous prenez le cas des séances de cette Commission royale le moins qu'on puisse dire c'est qu'il aurait été drôlement injuste de demander à un pilote de venir sans rémunération assister à toutes les séances de cette Commission et en plus de tenter en fin de semaine, je ne sais trop comment, de reprendre les tours de pilotage que ses confrères auraient pu faire dans l'intervalle.

En fait, selon le système qui est suivi actuellement, on peut dire qu'il n'en coûte rien aux pilotes pour les services qu'ils obtiennent de leurs confrères, qu'il n'en coûte rien sauf un surcroît de travail réparti entre le nombre total des pilotes dans la circonscription. C'est-à-dire, il ne vient pas plus ou moins de navires parce que le président de la corporation ou le président de la Fédération est en réunion, c'est le même service normal qui est fourni sauf qu'au

lieu d'être, par exemple, 77 pilotes sur le tour de rôle à fournir le service cette journée-là, il n'y en a que 76 et chacun porte 1/77ème ou 1/76ème, je ne sais quoi, du fardeau de travail résultant de l'absence d'un de leurs hommes.

LE PRESIDENT: Nous allons suspendre la séance pour quelques minutes.

---Reprise de la séance.

M. LALONDE: J'ai souligné la qualité de l'administration financière des corporations; je voudrais aussi, souligner le caractère démocratique de l'opération de ces organismes.

On a longuement expliqué devant vous la procédure qui a été suivie lors de la mise sur pied de ces organismes, les nombreuses assemblées qui ont eu lieu, les convocations qui ont été faites, les explications qui ont été données, le temps qui a été donné aux gens pour y réfléchir avant de joindre la corporation.

Je pense que le capitaine Rousseau dans sa preuve vous a dit comment, même lors d'une réunion, il avait refusé d'accepter aucun membre, leur disant: la prochaine fois seulement, des membres seront acceptés.

La procédure pour la mise sur pied de ces organismes vous a été expliquée en particulier à Québec par le capitaine Rousseau, à Montréal par le capitaine Hamelin et à St-Catherines par le capitaine Stevenson. Je pense que la procédure qui a été suivie dans tous les cas est irréprochable.

Je pourrais aussi parler des règlements de ces organismes, de ces corporations, par rapport aux anciennes associations. Si on prend le cas de l'association des pilotes pour le port de Québec et en aval par rapport à la corporation des pilotes du bas-Saint-Laurent, vous constaterez, par exemple, en lisant les règlements de l'un et l'autre de ces organismes, que dans le cas de la corporation on réclame par exemple un quorum de 40 pour 100 pour toute assemblée alors que dans l'ancienne association le quorum n'était que du quart.

On a, dans la corporation, sept administrateurs au lieu de six, et en plus les règlements prévoient la mise sur pied d'un grand nombre de comités, chose qui n'existait pas dans l'ancienne association.

Le mandat aux directeurs, aux administrateurs, est aussi vaste que dans l'ancienne association que dans la corporation actuelle. Les règlements de la corporation actuelle prévoient une procédure élaborée en ce qui concerne la tenue des assemblée des directeurs et la procédure suivie lors de ces assemblées, alors que l'ancienne association contenait rien à cet égard.

Les règlements, enfin, concernant toute la procédure d'élection sont clairement indiqués et définis dans les règlements de la corporation alors que la chose n'existait pas dans l'ancienne association.

En ce qui concerne le cas de la société United Montreal Pilots et la Corporation des pilotes du bas Saint-Laurent pour la circonscription de Montréal, vous ferez la même constatation à savoir que le quorum

requis pour les assemblées générales est 40 pour 100 au lieu du quart comme la chose était autrefois; que le nombre des directeurs a été porté à huit dans la corporation comparativement à cinq dans l'association; et qu'un bon nombre de comités sont prévus par les règlements et que la corporation doit créer.

Ce sont là des choses qui n'existaient pas dans l'acte d'association. Vous n'avez pas de procédure concernant les assemblées des directeurs qui est prévue dans l'acte d'association alors que les règlements de la corporation en prévoit. Vous n'avez pas de procédure concernant les assemblées générales annuelles et les élections dans l'acte d'association alors que la chose est prévue clairement dans les règlements de la corporation.

En ce qui concerne le mandat des directeurs, dans la corporation par rapport à l'association à Montréal, on constate aussi que le mandat des directeurs dans l'ancienne association couvrait autant de matières que dans la corporation actuelle, c'est-à-dire qu'il s'agit de mandat habituel donné aux administrateurs d'une association d'administrer les affaires de l'organisme entre les assemblées générales annuelles. Il s'agit, en somme, des mêmes dispositions qu'on rencontre généralement dans toutes les corporations, compagnies ou associations.

Vous vous rappelez sûrement le témoignage du capitaine Rousseau à Québec concernant la participation extrêmement active des membres de la corporation.

Il a souligné le nombre de comités qui étaient en fonction durant l'année et durant la saison d'hiver en particulier. Il a souligné, je pense, qu'une année près des deux tiers des membres de la corporation étaient sur un comité ou un autre et participaient ainsi plus ou moins directement aux affaires de la corporation.

Je voudrais mentionner aussi la procédure qui a été suivie pour l'adoption du mémoire soumis par la Fédération des pilotes du Saint-Laurent, pièce 671, à cette Commission, toute la procédure qui a été suivie à cet égard.

Je souligne aussi la procédure qui a été suivie avant l'arrêt de travail de 1962 et dans le cas des arrêts de travail antérieurs en amont de Montréal.

On juge souvent du caractère démocratique d'une organisation par le traitement qu'elle accorde à ses minorités ou aux dissidents. Et je pense qu'à cet égard le caractère démocratique des corporations actuelles est, là aussi, irréprochable.

Tout d'abord il faut noter ou constater l'absence de dissidents, c'est-à-dire de membres en dehors de la corporation dans les circonscriptions de Cornwall et de Kingston alors que dans les circonscriptions de Montréal et de Québec vous avez un certain nombre de personnes qui ne sont pas membres des corporations mais qui sont encore membres des anciennes associations.

Le fait qu'il n'y ait pas de membres à l'extérieur des corporations dans les circonscriptions

de Cornwall et de Kingston ne devrait pas surprendre outremesure, ne devrait pas surprendre du tout, à mon avis.

Je vous rèfère tout simplement ici au cas même d'un pilote qui a été reconnu comme un dissident très actif, comme un homme qui avait des opinions très fermes et très fortes, c'est-à-dire le cas du capitaine Downey qui a été amené par la Shipping Federation comme témoin. Et le capitaine Downey, lui-même, dans son témoigange a bien indiqué que même s'il a eu des différends dans le passé avec la Fédération qu'il ne tenait pas de sortir de la corporation et qu'il tenait à être solidaire de ses confrères, et à continuer à travailler et à bien s'entendre avec eux.

Donc, le fait que tout le monde ait signé dans une telle association, dans les circonscriptions de Cornwall et de Kingston, à mon avis démontre simplement la solidarité de ces gens et le besoin de s'organiser, le besoin d'avoir un fonds commun pour défendre leurs intérêts et aussi pour avoir un partage équitable des biens du pilotage entre eux.

En ce qui concerne les circonscriptions de Montréal et de Québec, le fait qu'il y ait plusieurs membres, je ne dirai pas plusieurs mais enfin quelques-uns, en dehors des cadres de la corporation, je crois que le nombre était de sept dans la circonscription de Montréal et de six dans la circonscription de Québec, 7 sur 127 et 6 sur 82, eh! bien, le fait que vous ayez ces gens qui soient demeurés à l'extérieur de

la corporation et qui préfèrent demeurer simplement membres de l'association est compréhensible à l'intérieur, tout d'abord d'une vieille loyauté de ces gens vis-à-vis l'association à laquelle ils ont fait partie durant de nombreuses années.

Et vous avez eu l'occasion d'entendre devant cette Commission des gens, des pilotes qui ne sont pas membres des corporations tant à Québec qu'à Montréal. Je réfère aux témoignages du capitaine Barrat et du capitaine Hamelin -- Barrat à Québec et Hamelin à Montréal, Laurent Hamelin -- et je vous réfère aux raisons données par ces deux pilotes pour ne pas joindre la corporation.

Je dois constater à la lecture de la preuve que les raisons, la justification donnée par ces personnes au plan juridique, ne me semblent pas valables et qu'il y a sûrement ici une fausse conception de la situation juridique tant de l'association que de la corporation dans l'attitude qu'ils ont adoptée.

En ce qui concerne le nouveau groupement, The Corporation of Professional Great Lakes Pilots, vous avez un groupement de création récente qui jouit ou qui est affligé d'un statut différent des pilotes ailleurs sur le Saint-Laurent, et cette corporation de création récente compte déjà 27 membres sur 32 pilotes dans la circonscription.

Vous avez là le cas d'un groupement en particulier qui a été extrêmement divisé par des événements antérieurs et, en particulier, je réfère aux

événements auxquels a référé le capitaine Matheson dans son témoignage, arrêt de travail et ensuite destruction de la Great Lakes Association et création de divers autres organismes et associations dans la période intermédiaire, ainsi de suite. Et déjà ce groupement comprend une très grande majorité des pilotes de la circonscription.

Et je disais tantôt que le critère d'un organisme démocratique c'est le traitement qu'il fait à ses dissidents. Je voudrais souligner ici l'absence de discrimination qui a été manifestée par les corporations à l'égard de ceux qui à l'intérieur de leurs groupements ne pensaient pas comme la majorité ou à l'extérieur c'est-à-dire ceux qui ont refusé de joindre la corporation et ont préféré demeurer membres de l'association.

Je voudrais souligner en particulier, par exemple, les personnes qui ne sont pas membres des corporations à Québec et à Montréal participent sur le même pied que tous les autres pilotes aux bénéfices prévus par les règlements des corporations; deuxièmement, à chaque année les assemblées des associations sont tenues et convoquées normalement et formellement en même temps ou subséquemment à la même date, si vous voulez, mais à une heure différente de la journée des assemblées de la corporation et ces assemblées sont tenues régulièrement et tous sont invités.

Vous en avez eu plusieurs qui sont venus témoigner devant vous et personne n'a témoigné, n'a fait

part de représailles ou de menaces antérieures ou postérieures quant à leur témoignage, ou quant au fait qu'ils se soient joints ou non à la corporation. Le plus qui a pu intervenir probablement cela aurait pu être des discussions, comme il peut y en avoir entre pilotes, à savoir s'il était sage de joindre ou de ne pas joindre la corporation à un moment donné. Mais en aucun temps il n'y a eu quelque allégation qu'un directeur ou que le conseil d'administration d'une des corporations ait exercé quelque pression indue sur un membre pour le forcer à soit se joindre à la corporation ou soit à poser tel ou tel acte.

Il y a une liberté même durant les séances de cette Commission, une liberté totale d'action a été laissée aux membres. Je veux tout simplement mentionner en passant ici le court mémoire expédié et signé par 21 pilotes à Québec. Et le fait que 5 ou 6 membres se soient présentés à la corporation subséquemment pour dire qu'ils avaient changé d'idée, et je réfère ici au document déposé devant cette Commission.

En fait, en ce qui concerne les dissidents, il serait sûrement préférable et plus efficace pour eux-mêmes, et même pour leur point de vue, qu'ils exercent leur dissidence à l'intérieur des corporations elles-mêmes. Mais, leur libre choix a été respecté.

On a cherché à faire grand état de la disposition selon laquelle un membre ne peut se retirer de la corporation. Là-dessus je voudrais tout d'abord dire que les anciennes associations qui existaient ne

comptaient pas de disposition qu'un membre devait demeurer membre de la société tant qu'il demeurait pilote, mais je note que l'acte de la société de Québec était fait pour 56 ans, ce qui comprend sûrement la bonne partie de la carrière de plusieurs pilotes; et que l'acte de la société de Montréal était fait de 25 ans en 25 ans, ce qui encore sûrement couvre une bonne partie de la carrière de la plupart des pilotes.

LE PRESIDENT: La différence avec l'acte de la société c'est qu'ils sont engagés par contrat à ne pas se retirer, mais ils peuvent se retirer sujet à des dommages et intérêts.

M. LALONDE: Votre Seigneurie, le règlement prévoit par ailleurs qu'ils ne peuvent se retirer que moyennant consentement unanime des membres.

LE PRESIDENT: Au point de vue légal, je me demande si cela vaut.

M. LALONDE: Bien, cela n'a jamais été, en tant que je le sache, il n'y a jamais eu de jugement à cet égard sur cette question spécifique mais la situation est telle. J'exprime tout simplement la situation telle qu'elle est dans les règlements.

Je voudrais aussi souligner le fait que personne ne s'est plaint d'avoir signé en ignorance de cause. Il faut ajouter à ceci le fait que les apprentis vivent en contact quotidien avec les pilotes dans chaque circonscription. Durant plusieurs années ils voyagent avec les pilotes à bord de navires. Ils ont tout le temps de se familiariser avec les associations

de pilotes, avec les corporations et de voir comment fonctionnent ces organisations.

Je rappelle encore qu'aucune pression indue n'a été faite sur personne pour le forcer à devenir membre de ces corporations.

Je voudrais aussi soulever une question plus générale, à savoir le fait que dans des organismes comme ceux-là il est extrêmement difficile, je ne dis pas qu'il est impossible, extrêmement difficile d'avoir une efficacité réelle si les membres peuvent y entrer et en sortir à loisir, que si ces associations ou ces corporations deviennent des espèces de gares qu'on fréquente quand on en a besoin mais que dès qu'on pense retirer un avantage quelconque à s'en retirer, serait-il un avantage à court terme, on puisse s'en retirer à loisir.

On connait le cas, évidemment, des corporations professionnelles créées par la loi celles-là mais je voudrais aussi référer au cas des associations libres, comme par exemple les syndicats. Prenez le cas de tout le syndicalisme nord-américain, par exemple. En pratique il n'y a aucune loi qui oblige tout le monde à devenir membre. Mais presque toutes les conventions collectives en Amérique du Nord en sont arrivées à des régimes, soit le régime de l'atelier fermé, de la formule Rand, ou toute autre formule, selon laquelle si vous voulez avoir un emploi à tel endroit, ou si vous voulez garder un tel emploi, vous devez devenir membre de telle association ou bien payer votre cotisa-

tion à telle association.

En fait, ce dont on s'est rendu compte c'est qu'il y avait une injustice réelle, et elle apparait dans le rapport du juge Rand lorsqu'il a établi sa formule, une injustice réelle qui résulte du fait que des personnes pourraient jouir de tous les bénéfices et des avantages de l'action de la majorité sans aucunement partager dans les coût impliqués par les améliorations apportées par la majorité.

Et dans le cas qui s'est produit, dans le cas des corporations de Québec et de Montréal on pourrait dire que c'est un peu ceci, c'est que personne n'a été forcé à en devenir membre. Mais, ceux qui n'étaient pas membres ont été appelés à contribuer aux services fournis à tous les pilotes et aux avantages et au coût que pouvaient constituer les diverses démarches et activités entreprises par les corporations au nom des pilotes.

Je voudrais aussi souligner le fait que les pilotes, contrairement aux syndicats, ne négocient pas avec un employeur une convention collective et ne sont pas en mesure, à ce point de vue-là, si vous voulez de demander, d'exiger, dans une convention que tout membre, tout pilote de la circonscription soit membre de tel, tel ou tel organisme.

La situation actuelle est une situation de pure relation contractuelle entre des pilotes d'une circonscription, soit que ce soit l'acte d'association, soit que ce soit l'incorporation, il s'agit d'une pure

disposition selon laquelle des membres librement joignent un organisme.

En fait, je voudrais dire que, à mon avis, il s'agit d'une formule qui est à toutes fins pratiques exigée par la fonction, c'est-à-dire que le fonds commun exige la création d'une association dont tous seront membres.

Je réfère à l'expérience de Québec, à la création de la Société Civile en 1920 à la suite de l'abolition de la loi de 1914 et à la suite du jugement dans l'affaire Paquet.

A partir du jour où le Conseil Privé a déclaré que la vieille corporation de Québec n'avait pas le pouvoir d'opérer un fonds commun, les pilotes sont immédiatement retournés et ont formé une société civile pour la continuation du fonds commun.

Et je réfère ici à l'expérience étrangère. Regardez le cas des Etats-Unis. Que ce soit l'expérience récente sur les Grands Lacs, la législation de 1960, soit l'expérience d'à peu près tous les Etats américains, l'expérience britannique, l'expérience française, l'expérience allemande, l'expérience italienne, partuut les pilotes ne sont pas de simples salariés. Vous avez un fonds commun et vous avez des associations ou des corporations à laquelle tout le monde appartient. On a dit ....

LE PRESIDENT: Je pense bien que quand on s'entend sur le principe, c'est peut-être souhaitable, mais on se demande si la formule est légale.

M. LALONDE: Bien, la position que nous adopterions à ce sujet, Votre Seigneurie, c'est que s'il y a quelque doute quant à la légalité, une disposition devrait être prévue qui la rendrait légale.

LE PRESIDENT: Actuellement la loi le permet. L'article 329 le permet. L'Autorité du Pilotage peut prendre toutes les mesures, peut déterminer de quelle façon les pilotes seront rémunérés, peut décréter le pool si elle veut cela. Si elle ne le fait pas, est-ce qu'on peutfaire par un moyen direct ce qu'elle n'a pas fait et la remplacer et forcer les pilotes qui sont dissidents à suivre le groupe?

M. LALONDE: A l'heure actuelle, je voudrais souligner à Votre Seigneurie le fait qu'il n'y a aucun pilote dissident qui est forcé à suivre le groupe, si on entend par là que le pilote ne serait pas lié par l'obligation légale au contrat qu'il a signé.

Je souligne le fait que dans la circonscription de Québec et celle de Montréal, les deux sociétés sont encore existantes et les règlements sont ceux des corporations à l'heure actuelle et sont aussi les règlements des associations. Ces règlements ont été adoptés régulièrement par un vote de plus des deux tiers des membres et constituent des amendements à l'ancien acte de sociétés.

LE PRESIDENT: Alors si ceci répond à un besoin, pourquoi la réforme ne s'est pas faite à l'échelle de l'Autorité du Pilotage en mettant des

règlements dans les règlements généraux de l'Autorité du Pilotage pour le prévoir? Alors, là, il n'y aurait eu aucun doute quant à la légalité.

M. LALONDE: C'est l'expérience qui a été suivie, par exemple, qui est prévue dans la loi américaine de 1960, où on dit à l'article 4, paragraphe (2) du "Public Law, 86-555, pièce 1,028:

"Notwithstanding the provisions of any other law, the secretary may authorize the formation of a pool or pools by a voluntary association or associations of United States registered pilots, to provide such arrangements and facilities as may be necessary or desirable for the efficient despatching of vessels --", etc., etc.

LE PRESIDENT: J'ai fait cette remarque-là parce que dans bien des districts le pool existe et est prévu dans les règlements, comme Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, comme la Colombie-Britannique, New Westminster. C'est prévu dans les règlements et c'est en pratique. Dans Québec et Montréal ce n'est pas prévu dans les règlements.

M. LALONDE: Quoique dans le cas de Montréal le règlement prévoit que tous les droits de pilotage doivent être versés à la United Montreal Pilots.

Je réfère aussi à la législation française. J'espère que votre Commission aura eu le temps d'étudier cette législation en matière justement d'association de pilotes et de fonds commun. La législation allemande

aussi prévoit cette disposition.

Enfin, je veux simplement souligner qu'à mon avis dans les règlements qui existent à l'neure actuelle dans le système qui a été mis sur pied par les pilotes, il n'existe rien, à mon avis, aucune clause qui serait contraire à l'ordre public et je crois que la légalité en serait reconnue.

En regard de ces observations sur la nature et l'opération des corporations et des organismes, je voudrais simplement souligner ce qui constitue, à mon avis, l'inanité des allégations de la Shipping Federation dans son mémoire.

Je ne reviendrai pas là-dessus, je pense que les faits et la preuve suffisent. Et, en ce qui concerne les raisons de l'incorporation, les motifs de l'incorporation, je réfère simplement votre Commission à l'opinion juridique émise par Me. Paul Gérin-Lajoie et qui a été déposée devant cette Commission sous la cote E-676 et qui donne les justifications et les motifs de la création de ces corporations.

Et si on regarde non seulement l'expérience des associations des pilotes du Saint-Laurent mais aussi l'expérience des autres corporations ou associations ailleurs au Canada, j'ai parlé déjà de la Corporation of Professional Great Lakes Pilots, votre Commission a eu le temps et l'occasion d'étudier l'organisation des pilotes sur la côte du Pacifique, et l'établissement de leur nouvelle corporation, et les formules développées par les pilotes des Maritimes pour s'organiser ensemble



et défendre leurs intérêts.

Dans son mémoire et dans sa preuve la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent et la Corporation des Pilotes des Grands Lacs ont référé à l'expérience étrangère. Il est évident qu'il ne s'agit pas de copier servilement ce qui peut se faire à l'étranger et essayer de l'importer automatiquement.

A mon avis il y aurait aussi une erreur de ne pas s'inspirer de l'expérience étrangère, de ne pas examiner ce qui se fait à l'étranger à ce point de vue car le pilotage a véritablement un caractère international. Vous avez une grande similarité malgré tout de la fonction même d'un pays à l'autre. Le rôle est à peu près identique, le statut du pilote est à peu près identique vis-à-vis le navire. Vous avez les mêmes navires en définitive qui vont prendre des pilotes sur le Saint-Laurent que ceux qui vont les prendre partout en Europe.

Vous avez des difficultés analogues de la navigation et vous avez les mêmes techniques qui sont utilisées.

A notre avis, il faudrait s'inspirer des expériences les plus récentes ou tout au moins des pays où le pilotage a fait l'objet d'une revision récente.

Et nous référons, à ce sujet, à quatre cas en particulier: l'Allemagne, la France, l'Italie et les Etats-Unis en ce qui concerne en particulier la loi de 1960 à laquelle j'ai référé sous la cote E-1028 Public Law 86-555.

Dans tous ces cas vous avez eu une revision relativement récente de la législation en matière de pilotage. Et, notre prétention est à l'effet que ces quatre pays où on a opéré une revision assez récente de la législation présentent une formule d'administration du pilotage qui s'apparente beaucoup à la recommandation faite par la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent et la Corporation of Professional Great Lakes Pilots.

Nous avons ici, au Canada, évidemment, une tradition de regarder surtout vers les institutions britanniques lorsqu'il s'agit, en particulier, du domaine maritime et pour des raisons qui sont évidentes.

Je voudrais simplement souligner que le régime britannique en matière de pilotage a été l'objet d'une longue évolution, que cette évolution, d'ailleurs, et ses réformes qui peuvent être apportées au pilotage en Angleterre ont été d'un type vraiment tout à fait britannique en ce sens qu'on semble beaucoup se dire comme d'habitude: provided it works, why touch it. Et que cela soit tellement logique, tellement bien structuré administrativement, on semble s'en préoccuper assez peu.

Ainsi vous avez cette institution, la Trinity House, qui opère ou enfin qui surveille ou administre un certain nombre de cas de pilotage; d'autres cas, vous avez le Board of Trade qui remplit une telle fonction, et ainsi de suite.

Je crois qu'au plan d'une réforme de la structure administrative du pilotage, nous n'avons pas

beaucoup à prendre du Royaume-Uni à cet égard.

L'option des pilotes du Saint-Laurent, donc,c'était surtout pour un système s'inspirant en particulier du système allemand qui est de tous les systèmes européens celui qui a fait l'objet de la revision la plus récente, c'est-à-dire 1954, et le système américain sur les Grands Lacs, c'est-à-dire 1960.

Je ne prendrai pas le temps de la Commission pour reviser ce qui a déjà été donné en preuve et les pièces qui ont été déposées à ce sujet. En particulier, en ce qui concerne le régime administratif allemand, je réfère la Commission aux volumes 95 et 96 de la preuve du capitaine Bédard à ce sujet.

J'espère simplement que la Commission aura eu le temps de faire une étude attentive de la législation et des règlements allemands en matière de pilotage.

Et je formule le souhait que peut-être la Commission jugera même approprié et nécessaire de se rendre sur place pour voir l'opération.

Je voudrais simplement aussi souligner un danger, c'est que si on dit qu'on ne doit pas copier servilement ce qui peut se faire à l'étranger, on se serve de ceci comme excuse, par ailleurs, pour dire: ah! vous savez, les Allemands ne sont pas comme les autres; avec le génie allemand, c'est différent, ce sont des gens qui ont le sens de l'autorité, des gens qui ont le sens de l'administration et de l'organisation, - cela ne marcherait pas ici, ce n'est pas dans notre tempérament.

Je crois qu'il s'agit d'une réponse facile pour éviter de faire une étude approfondie des problèmes et je ne suis pas convaincu que les pilotes canadiens soient tellement moins compétents que les pilotes allemands à s'administrer eux-mêmes.

Quant au système américain sur les Grands Lacs, vous avez eu devant vous le témoignage des représentants de la Lake Superior Pilots Association qui ont bien voulu d'eux-mêmes venir témoigner quant à leur opération et cette Commission a eu l'occasion de rencontrer l'administration à Washington.

Il est évident qu'il y a eu des difficultés dans l'administration sur les Grands Lacs et que toutes ces difficultés ne sont pas résolues. Je voudrais simplement mentionner que ce système n'existe quand même que depuis 1961 et que dans le cas des Grands Lacs il s'agit de trois districts qui ont été créés de toute pièce, sans aucune base locale antérieure.

Dans une quantité de cas les pilotes américains sur les Grands Lacs sont des gens qui depuis des années, parfois, n'avaient pas exercé leur fonction à bord de navires de lacs américains sur les Grands Lacs mêmes. Et on a, en définitive, rassemblé subitement, un bon matin, des dizaines d'hommes, adultes, ayant chacun leur opinion, leur personnalité, et on les a mis ensemble pour constituer des associations et administrer un régime de pilotage qui est une opération complexe.

Alors, en définitive, je trouve qu'il serait injuste de tirer des conclusions trop défavorables

d'une opération qui a à peine commencé et, deuxièmement, qui n'a pas été l'objet, si vous voulez, d'une lente croissance intérieure comme cela a été le cas sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs et ailleurs au Canada.

Et ce qui me frappe, quant à moi, c'est quand même les résultats déjà remarquables des associations de pilotes américains sur les Grands Lacs en trois ans.

Et je réfère votre Commission simplement aux témoignages qui vous ont été donnés ici par les représentants de la Lake Superior Pilots Association.

Et je pose simplement la question: pourquoi les pilotes canadiens ne pourraient-ils pas faire ce que les pilotes américains des Grands Lacs et les pilotes allemands font déjà depuis plusieurs années?

Et votre Commission a eu l'occasion d'aller à New York récemment. Je vous réfère ici à l'expérience concrète, non pas simplement l'étude des règlements ou de la loi, l'expérience réelle et concrète des pilotes de New York. Je pense qu'on est justifié de conclure qu'à toute fin pratique ils s'administrent eux-mêmes.

Et je réfère à la preuve antérieure concernant l'expérience concrète des pilotes de Southhampton, des pilotes de France, des pilotes d'Italie, des pilotes à l'intérieur du port d'Anvers.

Je pense qu'il y a un danger qu'on adopte vis-à-vis les pilotes canadiens une attitude paternaliste et qu'on en vienne inconsciemment à la conclusion qu'il faut mettre une autorité supérieure qui va admi-

nistrer pour eux.

Je pense, avec l'expérience antérieure, avec la preuve qui a été faite et l'expérience qui a été faite à l'étranger, qu'il n'y a aucun doute que les pilotes canadiens seraient en mesure d'assumer l'administration locale du pilotage.

Il y a des points particuliers dans la recommandation de la Fédération des Pilotes et de la Corporation of Professional Great Lakes Pilots que je voudrais souligner maintenant.

Et je pense que je vais répondre maintenant au problème soulevé par le commissaire Smith au début de cette journée.

La Fédération des Pilotes et la Corporation of Professional Great Lakes Pilots suggèrent l'établissement d'un poste de commissaire du pilotage. La première question qu'on se pose: pourquoi un seul commissaire?

Je réfère simplement aux arguments donnés aux pages 172 et 173 du mémoire de la Fédération, texte français. Les arguments sont simplement que nous croyons qu'il est possible, comme c'est le cas en Allemagne à l'heure actuelle, d'avoir une seule personne pour surveiller les opérations du pilotage, que cette personne devra avoir au moins deux adjoints, dans ce sens qu'il devrait y avoir trois personnes, peut-être, dont l'une aurait l'expérience juridique et l'autre une expérience maritime et l'autre un entraînement économique ou comptable.

Est-ce que ce serait absolument grave si on créait une commission de trois membres, au lieu d'un membre et deux adjoints? Je pense que là que nous n'en sommes qu'à une question de modalité. Mais ce que nous voulons éviter dans notre recommandation c'est que la commission du pilotage redevienne un ministère des Transports en petit dans dix ans. Et un commissaire et deux adjoints signifierait probablement chacun une secrétaire et peut-être un certain nombre de commis, éventuellement, et je crains que si nous créons trois commissaires il y aura en outre les deux adjoints et tout le personnel additionnel, et enfin il s'agit tout simplement de l'application de la bonne vieille loi de Parkinson.

Nous recommandons un salaire égal à celui des présidents des commissions fédérales, ou un salaire de sous-ministre pour un tel commissaire. Je crois que cet homme doit être bien rémunéré, si on veut obtenir l'homme compétent qu'il faut, l'homme qui aura le prestige qu'il faut, l'homme qui aura la compétence et les capacités requises.

En plus, et c'est tout à fait humain, il serait normal que cet homme gagne plus que l'ensemble des pilotes au Canada. Il serait anormal, soit dans la situation de regarder constamment par-dessus son épaule pour voir s'il n'y a pas un pilote au pays qui gagne plus que lui. Je pense que simplement sous cet aspect cela vaudrait la peine que l'homme ait un salaire suffisant.

Le commissaire, avons-nous dit, devrait

être bilingue. Je n'ai pas à revenir là-dessus. Je pense que le fait que une bonne proportion des pilotes soient de langue française au Canada signifierait ou impliquerait qu'il serait avantageux, nécessaire même, que le commissaire soit bilingue. Ceci simplement pour hâter même, ne serait-ce même que puur hâter la correspondance entre les intéressés.

Le commissaire devrait-il être un ancien pilote ou un marin? La Fédération et les pilotes du Saint-Laurent ne prennent pas de position catégorique à ce sujet. Je pense que le principe que nous énonçons est plutôt qu'on devrait trouver à l'intérieur de la commission les trois aspects que j'ai mentionnés; peu importe le statut, peu importe où se trouve l'homme qui a l'expérience maritime,peu importe qu'il soit commissaire ou qu'il soit adjoint au commissaire, la question en est une qui dépendra beaucoup des hommes qu'on nommerait à chaque occasion.

Ce commissaire du pilotage, nous avons défini ses pouvoirs comme étant des pouvoirs de surveillant mais non pas d'administration. Et aux pages 174 et 175 du mémoire de la Fédération, texte français, nous avons énuméré les pouvoirs qui lui étaient conférés d'une manière finale.

Nous lui avons aussi cependant conféré certains pouvoirs qui étaient sujets à revision par une autorité supérieure. En ce qui concerne les pouvoirs qui lui sont confiés d'une manière finale, nous avons dit que le commissaire surveillait l'efficacité et la

sécurité du service de pilotage, que les pilotes lui soumettaient des états financiers annuels complets qu'il approuvait, et que même dans les cas où des groupements de pilotes ne rencontreraient pas les standards appropriés, il aurait le pouvoir de voir à ce qu'il y ait une administration temporaire qui serait nommée pour remédier à la situation.

Nous avons donc, aussi, créé un certain nombre de pouvoirs qui sont sujets à revision. Et nous en avons énumérés qui sont sujets à revision par le ministre des Transports d'une manière finale; d'autres qui sont sujets à revision par le gouverneur en conseil d'une manière finale; et d'autres qui sont sujets à revision par le Parlement. Je réfère ici aux pages 176 et 177 du mémoire, texte français, et pages 168 et 169.

Nous avons adopté cette attitude car elle correspond, je pense, substantiellement à la situation de la plupart des commissions de caractère fédéral, de caractère administratif.

Je reviendrai sur cette question un peu plus loin. Je mentionne simplement ce fait pour le moment que les commissions qui ont des pouvoirs absolument finaux, sans appel, au gouvernement dans l'administration fédérale, sont, à mon avis, exclusivement des commissions de caractère judiciaire.

La Commission d'appel de l'impôt, par exemple, voit son appel s'adresser à la Cour d'Echiquier. Mais les commissions de type administratif ont presque toutes, j'en ai pas retracées, à mon avis, qui avaient

des pouvoirs qui étaient absolument finaux. Dans la grande majorité des cas, les règlements, les décisions, tout au moins les règlements de ces commissions sont adoptés par le ministre ou par le gouverneur général en conseil. Mais, je reviendra là-dessus.

Nous avons aussi recommandé la création d'un comité consultatif -- pages 180 à 183 du mémoire. Nous croyons qu'il s'agit là, d'une institution utile mais que je ne qualifierais pas d'essentielle. Si le commissaire et son personnel sont compétents et si la procédure que nous suggérons concernant les modifications aux règlements, ou les changements substantiels, si cette procédure est adoptée, nous croyons que les parties intéressées auront l'occasion de venir s'exprimer, de venir présenter leur point de vue. Et à ce moment-là, l'existence du comité consultatif est peut-être moins essentielle.

Mais nous croyons quand même que ce comité consultatif pourrait constituer un organisme qui pourrait sûrement justifier son existence par l'utilité qu'il aurait pour la commission et le commissaire.

En ce qui concerne l'administration du pilotage par les corporations ou les associations de pilotes, on peut se poser la question à savoir si ces corporations devraient être des institutions de droit privé ou de droit public. Le système français et le système américain prévoient plutôt des institutions de droit privé.

J'ai référé tantôt à l'article 4-E de la

loi américaine et la loi française contient une disposition analogue concernant l'existence d'associations de pilotes, sans spécifier véritablement toutes les modalités et de quelle nature doivent être ces associations.

Quant aux modalités de l'administration, nous prévoyons que les corporations pourraient être soit propriétaires ou soit locataires du matériel pour les fins du pilotage.

En Allemagne, comme vous l'avez eu en preuve, je crois, l'Etat demeure propriétaire des investissements importants -- bateaux-pilotes, immeubles. Et, les pilotes administrent ces institutions, ce matériel, et chaque année une réserve de capital est faite et qui est gardée par l'Etat pour le renouvellement de ces effets matériels.

En France et aux Etats-Unis, comme vous le savez, les pilotes sont propriétaires du matériel. Probablement que dans le cas canadien, étant donné qu'il existe déjà du matériel, peut-être que la meilleure formule serait que ce matériel, au moins jusqu'à épuisement, soit loué par les pilotes à l'Etat, c'est-à-dire loué de l'Etat par les pilotes.

Nous avons aussi mentionné la nécessité de l'autonomie financière de chaque circonscription. Et je crois que si on veut garder un encouragement dans chaque cas, dans chaque groupement, une administration saine, économique et efficace, on doit autant que possible restreindre les opérations à l'intérieur de chacun des districts de façon à ce que les gens se sentent vrai-

ment responsables. Et s'il y a des cas au Canada où les revenus d'une circonscription ne seraient pas suffisants pour assumer ses frais, eh! bien, c'est le même principe que j'exprimais au début ce matin, dans un tel cas il devrait y avoir un subside spécifique, qui serait prévu, identifiable, et dont on pourrait vraiment suivre la direction.

Je réfère ici simplement à l'expérience anglaise, à l'expérience française, belge, à la situation en Allemagne, à la situation aux Etats-Unis où les circonscriptions de pilotage aux plans financier et administratif sont autonomes et séparées.

En ce qui concerne le poste de chef-pilote, je réfère ....

COMMISSIONER SMITH: Are you moving on to another phase of your argument?

MR. LALONDE: Not yet, Commissioner Smith. And, if I may, I think I may answer -- unless it is on this specific point.

COMMISSIONER SMITH: No, it has to do with the question I raised earlier.

MR. LALONDE: Well, I think I have something more to add to this matter later on.

COMMISSIONER SMITH: Thank you very much.

M. LALONDE: En ce qui concerne la question du chef-pilote, je vous réfère aux paragraphes 467 à 470 du mémoire de la Fédération des Pilotes et à l'expérience en Allemagne, en France, en Italie et aussi à l'expérience que vous avez vue sur les Grands Lacs et

dans le port de New York.

On peut se demander s'il n'y a pas un danger à confondre le poste de président d'une association avec celui d'administrateur du district. Je crois qu'il y a préférence à opter pour l'identification des deux fonctions, telles que prévues dans notre proposition.

Et je fais ceci en particulier à la lumière de ce que nous avons pu avoir comme rapport sur l'expérience française où, semble-t-il, là où le surintendant n'est pas lui-même un ancien pilote, en pratique le président de l'association devient le chef-pilote. C'est une expérience qui nous a été donnée en preuve par le capitaine Bédard, mais qui nous a été rapportée par l'administration française elle-même.

Et je crois que les inconvénients à distinguer les deux fonctions sont plus grands, en l'occurence, que les avantages.

En ce qui concerne les pouvoirs disciplinaires des corporations, tels qu'on les prévoit au mémoire, vous savez que les corporations à l'heure actuelle n'ont pas mis sur pied des comités de discipline et se sont abstenues d'intervenir en vue de faire réduire des infractions disciplinaires ou d'intervenir dans les décisions de l'Autorité du Pilotage en matière disciplinaire. Le seul cas où cela a pu survenir cela a été à l'occasion pour participer au comité, du fameux comité dont la décision a été de courte durée dans l'histoire du pilotage à Québec et à Montréal.

(texte français original)

Nous prévoyons des pouvoirs disciplinaires accordés aux corporations parce que nous croyons que les gens qui sont peut-être le plus en mesure de savoir et de connaître leurs gens et leurs défauts, à l'occasion, sont ceux qui travaillent vraiment avec eux.

Mais afin de garantir les droits, nous avons prévu dans notre recommandation, paragraphe 476, que tous les pouvoirs disciplinaires des corporations étaient sujets à revision par le commissaire, c'est-à-dire que dans tous les cas il y aurait appel de façon à assurer qu'aucune personne serait soumise à une pénalité sans avoir eu toutes les chances d'exposer son point de vue devant une personne complètement désintéressée.

En outre je rappelle que nous suggérions que selon les pilotes eux-mêmes préféreraient mettre sur pied un comité de discipline composé de personnes à l'extérieur du pilotage dans chaque circonscription s'ils étaient responsables de l'administration.

En ce qui concerne les plans de l'apprentissage, nous avons mentionné ce problème aux paragraphes 481 à 484 de notre mémoire. Nous prétendons que ces plans d'apprentissage devraient être la responsabilité des corporations de pilotes moyennant approbation par le commissaire du pilotage.

Et nous avons mentionné, dans notre mémoire, les raisons qui, dans le passé, ont motivé l'opposition des pilotes à la participation des armateurs à ces plans d'apprentissage.

Enfin, nous avons prévu que le nombre des pilotes seraient déterminés par les corporations. Comme

(texte français original)

vous le savez, et comme vous l'avez vu en preuve, il s'agit d'un problème qui a été constamment sujet à litige, et nous sommes convaincus que le commissaire ayant le contrôle sur le tarif il n'y aurait pas de danger à ce que les pilotes augmentent indûment leur nombre et que le commissaire soit ensuite obligé d 'augmenter le tarif à la demande des pilotes qui prétendraient que leur nombre est trop considérable pour le travail qu'ils ont à faire.

Je crois que dans une telle circonstance le commissaire ayant contrôle sur le tarif, il n'y aurait qu'une réponse à donner, c'est que les pilotes sont responsables de leurs actes et qu'ils paient pour les conséquences s'ils font des abus dans ce domaine.

Ce régime peut-il s'appliquer partout au Canada? C'est sûrement une question à laquelle la Commission aura besoin de répondre, à supposer qu'elle considère ce projet.

Je désire noter, tout d'abord, que nous avons prévu la possibilité d'ententes entre les associations et les corporations. Et si vous prenez le cas du Saint-Laurent, par exemple, vous avez dans le port de Montréal un groupement de 16 pilotes, qui sont groupés en corporation, il n'y a aucune raison pour laquelle il n'y aurait pas d'entente entre les corporations du Saint-Laurent, même, pour centraliser tout le système de facturation et même le système de "dispatching" dans le cas de plusieurs circonscriptions.

Il y a le cas des circonscriptions où le trafic maritime est peu abondant. Le cas des Mari-

(texte français original)

times, en particulier. Nuus croyons, tout d'abord, qu'il y a possibilité de jonction de plusieurs ports, de plusieurs circonscriptions, pour fins de pilotage à l'heure actuelle dans les Maritimes.

Nous croyons qu'avec les moyens modernes de communication il serait possible dans certaines régions d'établir soit un seul district couvrant plusieurs ports ou garder des districts différents mais d'avoir un groupe de pilotes desservant plusieurs ports à la fois.

Et nous croyons que, en particulier, la création de corporations ou d'associations à juridiction étendue, dont la juridiction serait étendue à plusieurs ports, pourrait répondre à la question, à savoir si la formule que nous proposons pourrait être étendue à plusieurs districts.

En particulier nous croyons qu'on ne doit pas exagérer les difficultés résultant d'une telle situation. Il n'existe tuut d'abord pas de difficultés administratives insurmontables du fait que les pilotes seraient peu nombreux dans une région. Vous avez le cas du port de Montréal où ils sont 16 seulement. Mais que vous ayez 5 ou 6 pilotes pour toute une région ne crée pas de difficultés administratives insurmontables.

Quant aux difficultés financières, eh! bien, je vous réfère au principe énoncé ce matin. Si nous croyons qu'il doit être maintenu un service de pilotage dans un bon nombre de ports des Maritimes, où le trafic est peu abondant à l'heure actuelle, et

(texte français original)

que ce trafic maritime ne rapporte pas suffisamment en droits de pilotage pour payer l'administration, nous croyons que dans un tel cas il devrait y avoir un subside spécifique attribué pour couvrir le financement.

Il s'agit d'une question d'ailleurs, peu importe que ce soit les pilotes qui soient responsables de l'administration ou pas, qui se pose et qu'il faut résoudre.

On va nous dire que le système que nous proposons pose des risques. Et, je ne le nierai pas. Je dirai tout d'abord que n'importe quel système qu'on va proposer va soulever des problèmes et représenter des risques. Il n'y a pas de système qui facilite plus ou moins l'opération efficace du pilotage en regard des sept principes directeurs que j'ai énoncés ce matin.

Je crois que si on parle d'opération efficace du pilotage, tout système qui dans le cas d'un tel service rapprochera le niveau des décisions le plus près possible de l'opération même du pilotage, est un système qui va se démontrer plus efficace qu'un système qui éloigne le niveau des décisions du niveau d'opération.

Je pense que le système qui est proposé ici par les pilotes est le système qui rapproche le plus, autant qu'on puisse le faire justement, le niveau des décisions du niveau des opératinns.

Ce qu'il faut surveiller de très près c'est qu'il y ait un pouvoir de surveillance réelle pour prévenir les abus, et que ce pouvoir soit vraiment un pouvoir de surveillance et non pas d'administration.

(texte français original)

Or, quels sont les abus possibles? Quels sont les graves abus qu'on peut prévoir?

LE PRESIDENT: En avez-vous pour encore longtemps?

M. LALONDE: Je crois que oui, Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT: Alors, on va continuer jusqu'à une heure mais nous allons arrêter pour cinq minutes maintenant.

--- Repos de 5 minutes.

--- Reprise de la séance.

M. LALONDE: Je posais la question, à savoir, quels abus possibles peuvent survenir dans la proposition faite par les pilotes du Saint-Laurent et des Grands Lacs?

Il peut y avoir, hypothétiquement, des abus au plan financier. Par exemple, on ferait des dépenses exagérées qui, éventuellement, seraient payées par les armateurs.

Or, je désire signaler que dans notre projet nous prévoyons que les budgets doivent être faits et approuvés, c'est-à-dire que ces budgets doivent être faits par les corporations, et approuvés par le commissaire, chaque année. Et, que le contrôle financier est à la fois préalable et postérieur, selon notre proposition.

Au plan disciplinaire est-ce qu'on risque d'avoir des abus? Je crois qu'on peut parer à tout tel risque par une disposition, que nous prévoyons, qui rendrait toute décision d'un comité de



(texte français original)

discipline locale sujette à appel au commissaire.

Est-ce qu'il serait possible qu'il y aurait des abus au plan de l'admission ou du recrutement des pilotes par rapport avec l'apprentissage ou l'entraînement des pilotes? Je crois que dans ce cas encore, nous avons prévu dans notre projet que tous les règlements de l'apprentissage étaient sujets à l'approbation du commissaire.

Enfin, dernier risque contre lequel il faut se prémunir, auquel j'ai déjà référé, est-ce que les pilotes étant responsables de leur nombre pourraient abuser? J'ai répondu déjà à ceci en disant que le gouverneur général en conseil selon notre proposition, le commissaire tout d'abord étant responsable du tarif, le commissaire serait toujours en état de contrôler le nombre des pilotes de cette façon indirecte, em ce sens que si les pilotes faisaient des abus dans le nombre de pilotes qu'ils admettraient, le commissaire serait toujours en état de leur faire rendre compte que ce sont eux qui en subissent les conséquences par un revenu inférieur.

Diverses propositions ont été faites devant cette Commission par d'autres organismes que la Fédération. Je voudrais y passer que quelques minutes.

Mais, ce qui frappe, c'est que l'ensemble des mémoires présentés devant cette Commission réclame l'abandon du système actuel et la création d'une commission quelconque, que ce soit la Vancouver Chamber of Shipping, la B.C. Coast Pilots, les Pilots of the District of Sydney, la Shipping Federation of

(texte français original)

Canada, la Dominion Marine Association, la Civil Service Association of Canada, le Canadian Ship Owners. Vous avez eu quelques voix dissidentes, dont deux, vous avez deux seules voix dissidentes que j'ai pu retracer, qui suggèrent le maintien du système actuel et ce sont celles de deux pilotes le capitaine Koenig et le capitaine Lucien Bédard.

Il est vrai que les pilotes de New Westminster demandent le remplacement de la New Westminster Pilotage Authority par le ministre des Transports, l'Autorité du Pilotage. Mais je crois que cette recommandation doit surtout être interprétée comme un désir de changer le système actuel et d'avoir une autre autorité que celle qu'ils ont et que si ces pilotes recommandent véritablement que ce soit le ministre des Transports qui soit l'Autorité du Pilotage, il faudrait attribuer ceci à la voix de l'inexpérience et de la distance d'Ottawa.

LE PRESIDENT: Ce qu'ils veulent c'est plus de revenus. Ils l'ont dit clairement dans leur mémoire.

M. LALONDE: Bon. Les recommandations varient cependant quant aux pouvoirs de la commission. Et j'en viens ici au problème soulevé par le commissaire Smith.

Alors qu'il y a presque unanimité concernant la création d'une commission du pilotage, certains organismes suggèrent qu'on mette sur pied un organisme complètement autonome ou sujet à une certaine revision par une autorité supérieure.

(texte français original)

La Shipping Federation of Canada, par exemple, suggère l'autonomie complète, dans sa proposition. La Canadian Ship Owners Association, sans spécifier trop trop les modalités, prévoit une commission créée sous l'autorité du gouverneur général en conseil. Et la Vancouver Chamber of Shipping suggère un organisme similaire au Conseil des Ports Nationaux. Quant aux pilotes de Sydney, ils prévoient une commission sous la juridiction du ministre des Transports.

Sur cette question je pense qu'il y a un problème de philosophie politique, de théorie politique, qui intervient.

Est-ce qu'un organisme comme celui-là, une commission gouvernementale créée par l'Etat, ayant des fonctions administratives, devrait posséder des pouvoirs complètement autonomes, en ce sens que cette commission ne serait responsable, quant à son administration et à ses décisions, ni à un ministre, ni au gouverneur général en conseil? On semble craindre, dans certains milieux, l'intervention politique.

Je voudrais mentionner tout d'abord à ce sujet qu'il y a lieu d'éviter le scandale des faibles en rapport avec les pressions politiques. Il s'agit quand même d'un droit fondamental dans les sociétés occidentales que ces pressions politiques très évidemment les pilotes en ont exerçées, mais aussi très évidemment les armateurs aussi en ont exerçées. Je dois même dire, en lisant le volume 107 aux pages 13,361 à 13,364 j'ai constaté que les armateurs avaient

(texte français original)

eu un privilège qu'à ma connaissance les pilotes n'ont encore jamais eu, à savoir, une rencontre avec le premier ministre du pays.

Et, le capitaine Matheson a longuement témoigné concernant les démarches, par exemple, que la Shipping Federation a faites auprès de sénateurs et représentants du Congrès américain en rapport avec l'adoption de la législation sur les Grands Lacs.

Alors je pense qu'il y a un certain type de pressions et de représentations politiques qui est tout à fait normal et qui est tout simplement le fonctionnement de la démocratie et qui correspond à la thèse de la responsabilité politique ultime nécessaire des hommes élus par la population.

Est-ce que ceci signifie que ces hommes élus par la population doivent être responsables de tous les détails? Très évidemment non. Regardez la quantité de commissions créées par les gouvernements, ou de corporations de la Couronne, pour se dégager de leurs responsabilités. Mais je pense que dans les institutions fédérales, en particulier, vous avez presque toujours eu dans le cas de commissions gouvernementales un système selon lequel les décisinns importantes et les règlements de ces commissions étaient sujets à approbation soit par un ministre ou soit par le gouverneur général en conseil.

Prenez, par exemple, le cas du Bureau des Gouverneurs de la Radiodiffusion. Ce Bureau a, par la loi, des pouvoirs très considérables. Mais ses décisions doivent être approuvées par la gouverneur

(texte français original)

en conseil. En pratique cela devient une approbation presque automatique. Mais il y a des cas où le gouverneur général en conseil sent le besoin de reviser des décisions ou de retarder l'adoption de certaines décisions.

Vous avez eu le cas, qui s'est produit dans l'histoire, par exemple, du Bureau des Gouverneurs de la Radiodiffusion. On peut être d'accord ou ne pas être d'accord avec telle ou telle décision du gouverneur général en conseil à tel moment, mais il y a une chose certaine c'est que les citoyens avaient la possibilité à ce moment-là d'exprimer publiquement leur point de vue, de faire fonctionner le mécanisme démocratique.

Je trouve qu'il y a un danger, d'une certaine façon, de s'illusionner que parce qu'on aurait créé un organisme autonome, sans responsabilité à un corps politique, qui s'appelle le gouverneur général en conseil ou le ministre, cet organisme deviendra un paragon de vertu et un organisme d'une objectivité parfaite. Cet organisme pourra très bien demeurer impartial, mais comme tout organisme pourra très bien aussi, au travers les années, faire des erreurs ou s'encroûter dans une routine, ou dans une position, qui n'est pas acceptable, et quand je dis cela je ne parle pas simplement pour les pilotes, je parle aussi en termes généraux. Que cette commission adopte une tradition, par exemple, qui soit trop favorable aux pilotes par rapport aux armateurs, ou trop favorable aux armateurs par rapport aux pilotes, c'est



(texte français original)

le même problème. Or, je crois que le système de la responsabilité politique ultime d'une commission à un organisme politique doit être conservé.

Nous avons prévu dans notre recommandation qu'un certain nombre de sujets sont décidés d'une manière finale par le commissaire et la commission, - tout ce qui se rapporte à l'administration courante, etc.

Nous avons prévu que des questions importantes comme des questions de tarif de pilotage, par exemple, devraient être adoptées par le gouverneur général en conseil, comme la chose se fait présentement.

Nous avons prévu, même, que la question de la création de districts de pilotage et la définition des limites des districts de pilotage devraient faire l'objet de législations et devraient prendre la forme d'un amendement à la loi sur le pilotage adoptée par le Parlement, de façon à assurer à tous les intérêts concernés qu'ils puissent avoir une opportunité complète de faire entendre leur point de vue dans de tels cas.

Nous avons aussi prévu que la question des exemptions du pilotage ne serait pas décidée, d'une manière finale et ultime au niveau de la commission seulement, mais qu'il s'agirait d'une question qui irait au niveau supérieur, toujours avec la recommandation préalable et l'examen approfondie au préalable de la commission. Ce qu'il importe, je pense, c'est qu'on ait constamment cette commission,

(texte français original)

ou le commissaire, qui soit prenne la décision finale sur les choses courantes et les choses normales en matière de pilotage, et sur les questions les plus importantes que sa recommandation soit connue,qu'il ait le temps de faire une étude approfondie de la question et que le ministre ou le gouverneur général en conseil ait en main un rapport sur lequel il peut s'appuyer. Je n'ai pas de doute que dans 95 pour 100 des cas, comme la situation se passe en rapport avec les autres organismes gouvernementaux, les recommandations recevront une approbation automatique.

Je pense que, comme je le disais tantôt, la façon dont on juge du caractère démocratique d'une organisation c'est de la façon dont elle traite ses dissidents, on jugera du caractère démocratique de notre gouvernement de la façon dont il y aura possibilité pour les 5 autres pour 100 des cas d'obtenir une revision.

Je crois que dans la formule que nous avons présentée, nous avons essayé justement d'introduire suffisamment de flexibilité pour que, autant que possible, le niveau le plus près des pilotes puisse prendre la décision finale. Mais, dans chaque cas, que ce soit au plan de l'administration courante locale dans chaque district, ou au plan du niveau de la commission, ou au plan du niveau du ministre, nous avons prévu que s'il y avait une question qui semblait être d'intérêt, majeure en matière de pilotage, cette question devrait faire le sujet d'une revision par une autorité supérieure.

(texte français original)

C'est-à-dire qu'une décision d'une corporation, qui a un intérêt majeur devrait être sujette à approbation par le commissaire; qu'une décision du commissaire d'intérêt majeur en matière de pilotage serait sujette à approbation par le ministre ou par le gouverneur général en conseil; et que certaines questions, comme la question de la création de nouveaux districts ou de changements de limites, devrait être soumise au Parlement et adoptée comme amendement.

Alors cette formule nous l'avons voulue flexible. Nous avons voulu, aussi, la concevoir de telle façon, encore une fois, que les décisions soient prises de la façon le plus près possible des gens qui sont responsables des opérations, tout en essayant de prévoir d'autre part le droit à tout citoyen dans ce pays à faire des représentations et à voir que pour les décisions les plus importantes il y ait plus qu'une personne qui les prenne, que pour ces décisions importantes il y ait au moins deux étapes, deux niveaux, qui les aient examinées, quitte finalement, dans certains cas, que ce soit le Parlement lui-même qui décide.

I don't know whether, Mr. Smith, I have explained my position clearly enough.

COMMISSIONER SMITH: You have answered in part, but I take it from your argument that your recommendation or proposition does rule out the illustration that I gave with regard to the different type of set-up altogether than is now in existence.

I want to also say I listened with tremendous interest to your statement in regard to

(texte français original)

this question, but there are some little phases of it which I did not completely understand with regard to a relationship between a public body, a quasi public body and the sovereign authority of the state, whether it be a Minister of the Crown or a Governor-in-Council.

Now, what was running through my mind was this: that you have set up in this country, the biggest one of all, the Canadian National Railways which is owned by the taxpayers of this country, and it is operated, in an administrative sense, as a completely autonomous unit. Now, it is not completely autonomous. They cannot go and buy a string of hotels, They cannot buy other railways without getting permission from the Government. Nor can they increase rates without going to the Board of Transport Commissioners. I think they can reduce them but not increase them, but in an operating sense from an administrative point of view they are a completely autonomous unit.

My question had to do with that type of set-up, whether your proposal would rule it out completely under Recommendation 3, I think it is, of the Federation of St. Lawrence River Pilots, and the other proposition that you made later yesterday, and I judge from what you say that it would rule that type of set-up out. Correct me if I am wrong.

MR. LALONDE: Well, am I wrong in thinking, in saying that the Canadian National Railways need to have approval of Treasury Board for capital expenditure?

(texte français original)

COMMISSIONER SMITH: If the capital expenditure goes out of the field of semi-administration. Once it gets away from administration, they I think they do have to have approval of the Government.

MR. LALONDE: Our general approach on this matter, again, is that locally the pilots should be responsible, and if ny analogy to the C.N.R. you are thinking in terms of a set-up in Canada which would be like the C.N.R. running pilotage with the pilots as its employees and with superintendents who would be employees of that Commission, by the C.N.R., that I would say our proposal would rule it out.

If what you are thinking of is in terms of a set-up at the federal level or commission level, as you said, who would be extremely outonomous, from the Government, I would say there there is room for argument. We have put up a plan which, as I say, foresees more flexibility in the sense that there are more levels of government intervening, certainly than there is in the C.N.R. There is no doubt about it.

The risk I may see in your proposal would be if you see that the Board would become the kind of organization which would be so autonomous and it is certainly much less important than the C.N.R. -- it would be much less important than the C.N.R. -- it would become a kind of little empire of its own, responsible to nobody.

It is true that the Chairman or Commissioner can be called before the Committee of The House every once in a while to make a report, but

(texte français original)

there is danger, I think, that the operation of that system might turn out more like the operation of the -- what is it, the Canadian Arsenals Corporations? -- that the C.N.R. That is one of those lost Crown corporations about which very few MP's care and which is not, in my opinion, responsible to the public very much.

Our proposal keeps the system more under public scrutiny and surveillance or supervision by the government-of-the-day.

As I say, I think once you get to that level -- what we call the local district level -- we think and we are convinced that the pilots can run their show and can run it better than it is run at the present time, or than by any other system.

Once you get into the realm of what should be exclusively the responsibility of the Commissioner, and what should go higher -- well, we have explained our suggestions there. We might argue for a long time to find out whether this particular point should be left out of the Commissioner, or it should be referred to the Minister of Transport for approval. My own assumption is that in practice, Mr. Smith, the Commission, or the Pilotage Commissioner, if he set up his position properly and competently, will become pretty well like the President of Canadian National Railways. That is, in practice I think it would be run independently.

What I wanted to foresee or prevent was these odd cases where there could be a mistake

(texte français original)

and there would be no appeal at all to anybody, anywhere.

COMMISSIONER SMITH: I want to correct one impression that I may have left. I didn't, for the moment, suggest that the employer-and-employee relationship such as exists in the C.N.R. would be applied in the illustration that I gave.

MR. LALONDE: No.

COMMISSIONER SMITH: Well, I just want to make one more reference to it, and then I am through.

When you speak of a private empire, and the suggestion -- the illustration -- that I gave this morning -- it has to be recalled that estimates for this type of statutory set-up would have to be passed by Parliament, subject to complete analysis and examination before the members, and an annual budget would have to be submitted.

MR. LALONDE: Yes.

COMMISSIONER SMITH: This annual report would have to be submitted so that it would be under a certain degree of scrutiny that I think would protect all interests, and especially the public interest, the pilots' interest and all those concerned.

MR. LALONDE: I think I agree with you, that with the item in the estimate, as it would be, it is evident that there would be opportunity every year for the MP's to ask questions and find out.

THE CHAIRMAN: Are you finished with this point?



(texte français original)

MR. LALONDE: No, I am not finished, but I am finished with this point.

THE CHAIRMAN: Then, we will adjourn until 2:30 this afternoon.

--- La séance est ajournée à 2:30 p.m.

\- -

\- -

\- -

\- -

\- -

\- -

\- -

\- -

(texte français original)

--- Reprise de la séance à 2:30 p.m.

LE PRESIDENT: D'ici cinq heures, nous avons deux heures et demi à nous, alors si nous arrêtions vers quatre heures moins quart, est-ce que cela vous irait?

M. LALONDE: Cela m'irait sûrement. Mais il me reste à savoir si la Commission va être assez patiente pour m'entendre pendant une heure et demie.

LE PRESIDENT: C'est pour le sténographe que je demande cela. Alors nous allons diviser cela en deux, ce qui veut dire qu'après une heure et dix minutes environ nous arrêterons pour quelques minutes.

M. LALONDE: J'en étais à discuter, avant l'ajournement, certaines propositions faites par divers organismes qui ont comparu devant cette Commission et qui tout en suggérant l'établissement d'une commission prévoyaient certaines modalités, modalités qui différaient de celles proposées par la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent.

Parmi ces modalités je vais en retenir quelques unes et les examiner rapidement. Tout d'abord certains organismes ont suggéré l'établissement, en effet, d'une commission de pilotage qui non seulement surveillerait l'administration de pilotage mais qui aurait une espèce d'administrateur délégué dans chaque circonscription de pilotage. Si vous voulez la commission enverrait un surintendant, ou nommerait un surintendant dans chaque circonscription qui lui serait



(texte français original)

responsable, un surveillant de pilotage.

Nos seuls commentaires à cet égard sont qu'il y a là, à notre avis, un risque, un grand danger de recréer sous une autre forme la situation actuelle qui ne semble donner satisfaction à personne, et qu'on aboutisse finalement à recréer sous une autre forme et sous un autre nom la lourde structure administrative qui existe actuellement.

Deuxièmement, il y a un risque très grave, très sérieux, de centraliser à nouveau l'administration du pilotage, en ce sens que si vous avez une commission centrale fédérale qui délègue un employé dans chacun des districts de pilotage au Canada, on est en droit de se poser la question à savoir pourquoi le mouvement de centralisation qui est survenu dans le passé ne se répéterait pas de la même façon qu'il s'est produit dans le passé avec le ministère des Transports. Et je crois qu'on est en droit de prévoir qu'en effet ce mouvement de centralisation va se produire, et qu'il est à peu près inévitable aussi longtemps que la commission du pilotage ou l'Autorité du Pilotage sera définie comme véritablement non seulement surveillant l'administration du pilotage mais administrant le pilotage.

Une autre formule qui a été suggérée n'était pas celle qui consistait à avoir simplement un employé de la commission dans chaque district pour administrer le pilotage mais suggérait la création d'espèces de comités locaux de pilotage sous la juridiction générale de la commission.

(texte français original)

Une autre formule qui a été suggérée n'était pas celle qui consistait à avoir simplement un employé de la commission dans chaque district pour administrer le pilotage mais suggérait la création d'espèces de comités locaux de pilotage sous la juridiction générale de la commission.

Notre attitude à cet égard est de soutenir qu'une telle institution n'est pas nécessaire. Et en rapport avec les principes directeurs que nous avons énoncés ce matin à savoir l'efficacité et la sécurité du service de pilotage, on doit se poser la question: est-ce qu'une telle institution additionnelle, c'est-à-dire un comité local, ou une commission locale, additionnelle à la commission centrale est nécessaire? Notre réponse est: non.

Nous croyons que de tels comités locaux ne peuvent qu'alourdir l'administration du pilotage et possiblement augmenter les coûts d'administration.

A notre avis, en outre, ces comités locaux ne rempliraient aucune fonction que les corpo-de pilotes elles-mêmes ne pourraient pas remplir tout aussi bien, même mieux.

Une autre proposition qui a été faite se rapportait à l'administration locale du pilotage par le Conseil des Ports Nationaux ou l'organisme responsable dans chaque port.

La Commission a entendu divers témoins à ce sujet qui semblaient favoriser une telle approche. Vous avez eu, par exemple, les ports de Toronto et de Hamilton; vous avez eu les ports privés de la côte nord



(texte français original)

du Saint-Laurent; vous avez eu certains officiers du Conseil du port de Montréal, qui ont témoigné à Montréal à titre personnel et, enfin, lorsque la Commission a demandé au Conseil des Ports Nationaux d'exprimer son point de vue, vous vous rappelez que le Conseil des Ports Nationaux a adopté à ce sujet une attitude très réservée, très prudente, qui pourrait peut-être se résumer à celle-ci, à savoir: si vous nous l'imposez, nous le ferons mais nous n'y tenons pas. Et, je reviendrai sur cette question.

D'autre part, vous avez, par exemple, des ports comme ceux de Fort William et de Port Arthur qui sont venus témoigner et ils ont dit qu'après réflexion et expérience ils ne voyaient pas la nécessité d'être responsables du pilotage à l'intérieur de ces ports.

Encore là, je dirais que si on essaie de trouver des organismes qui pourraient administrer le pilotage localement qu'on pourrait en trouver des douzaines. Il est entendu que vous pourriez avoir les Chambres de commerce locales, ou des représentants de toutes sortes d'organismes locaux, même des syndicats, les autorités municipales; vous pourriez avoir les autorités portuaires, vous pourriez avoir toutes sortes d'organismes existants ou qu'on pourrait créer qui pourraient agir comme organismes locaux d'administration.

Mais, je pense que toutes ces propositions doivent être examinées en regard des principes fondamentaux que nous avons énumérés hier et ce matin,

(texte français original)

et deuxièmement en regard de la question que j'ai posée, à savoir: pourquoi est-ce que les pilotes, eux-mêmes, ne seraient pas capables d'administrer le pilotage aussi bien que ces organismes qu'on voudrait créer, ou qui existent, et à qui on voudrait ajouter cette responsabilité additionnelle?

Je n'ai pas à répéter notre position à ce sujet, mais j'aimerais revenir et faire quelques commentaires sur cette proposition en rapport avec le Conseil des Ports Nationaux.

Je dois souligner que MM. Beaudet et Ligtermoet, lorsqu'ils sont venus témoigner à Montréal, ils avaient été amenés comme témoins de la Shipping Federation, avaient tenu à souligner qu'ils avaient exprimé tout simplement leur opinion personnelle.

Je réfère, en particulier, aux volumes 107-A et 108-A de la preuve, pages 13,381, 13,540 et 13,553. A la page 13,381, M. Beaudet dit ceci:

> "I answered a question and outlined the advantages. I do not think at any stage I laid any blame or indicated that there were inefficiencies in the present method. I said that in my view there would be advantage in another method without in any way trying to put blame or ciriticize the present system."

A la page 13,383 il a ajouté, à une question posée par moi-même, ce qui suit:

> "Q. I understand you well, the basis

(texte français original)

> of your statement is a general, theoretical concept or view of the matter, without having any specific complaints about the present system...."

And this is once again referring to the first question, that is whether there should be only harbour pilots in Montreal, exclusively harbour pilots, and no river pilots.

> "....and the only complaint you would have would be a general comment from your Harbour Master?
>
> A. Correct."

Et lorsque Me. Ligtermoet a témoigné il a lui-même déclaré qu'il exprimait tout simplement son point de vue personnel. Et lorsqu'il déclare que c'est son point de vue personnel à la page 13,553, et lorsque nous lui avons demandé si la proposition qu'il faisait était l'objet ou le résultat d'études sérieuses et suivies et poussées sur la matière, il a répondu ceci, page 13,553, alors qu'il était questionné par Me. Langlois:

> "Would you tell me if in your study of the problem you have gotten some calculation as to the possible cost of such a system?
>
> A. You mentioned there, in my studies. I haven't studied this at all. I am only supporting or expressing a view on this, if this would be the case so there is no extensive study being done by me

(texte français original)

"on this problem.

Q. I understood, - I was under the wrong impression apparently, - that you had made an extensive study?

A. No, I have not."

Et je passe au point de vue exprimé par le Conseil des Ports Nationaux tel que représenté par le capitaine Charles Oppen, qui témoignait devant cette Commission le 30 septembre 1964, tel que rapporté au volume 150, à la page 19,791. On lui posait la question suivante. - Je m'excuse. Me. Jacques réferrait simplement au numéro de la question.

"A. The questions numbered 11 and 12 of the 12 questions you gave to us perhaps opens that subject up. This is what you had in mind?

Q. Yes.

A. Your Lordship, regarding No.11, it is not the Board's intention to make any request that it take over the administration of pilotage, if the Board were asked to do it or ordered to do it, it would accept that responsability and carry it out to the best of their ability, in the best interest of all parties."

Notre position, encore une fois, est à l'effet qu'il n'y a pas d'avantage à adopter une proposition visant à faire du Conseil des Ports Nationaux, ou de toute autorité portuaire locale,

(texte français original)

l'organisme responsable du pilotage. Telle n'est pas la situation, d'ailleurs, dans la plupart des grands ports du monde.

Que vous preniez les ports de Southhampton, de Liverpool, Glasgow, de Hambourg, Le Havre, Marseille, New York, San Francisco, Gênes ou Anvers vous ne retrouverez pas cette situation.

Si vous prenez le cas du port de Rotterdam, vous avez des pilotes qui amènent les navires jusqu'au quai et vous avez un système de "docking pilots" analogue à celui de New York.

Et, contrairement à l'allégation du capitaine Ligtermoet dans son témoignage, les pilotes qui amènent les navires sur une distance d'environ 35 milles de la mer au port ne sont pas des employés du port mais sont des employés de l'Etat, comme tous les autres pilotes en Hollande.

Quant aux "docking pilots" dans le port de Rotterdam, ils sont sous la juridiction de la ville qui a elle-même juridiction sur le port.

Quant au port de Londres, il importe de souligner que ce sont des pilotes sous l'autorité de Trinity House qui amènent les navires du port de Londres, et qu'à l'intérieur du port même les déplacements des navires à l'intérieur des bassins, les déplacements de navires sont faits par des pilotes appelés "Freemen of the River Thames". Il s'agit, ici, d'une organisation qui a une très longue histoire et qui n'est pas, encore là, contrairement aux allégations qui ont été faites, sous la juridiction et à

(texte français original)

l'emploi du port de Londres lui-même. Ces "Freemen of the River Thames" ont des contrats, des conventions, avec les armateurs et opèrent sous la base de relations contractuelles, faisant le déplacement des navires, fournissant le service de lignard et ainsi de suite.

J'ajouterais à cette proposition les remarques suivantes: indépendemment du cas du port de Montréal, je voudrais mentionner le fait que les limites de ports au Canada ne sont souvent pas celles des limites qui existent pour fins de pilotage. Et, il se soulèvera alors, à ce moment, des problèmes de juridiction qui pourront être fort nombreux et fort compliqués.

Deuxièmement, je pense qu'il faut nous en référer à la conception fondamentale du rôle de l'autorité portuaire au Canada. Les ports, généralement au Canada, ne se rendent pas responsables de fournir les services de remorqueurs, de débardeurs, et ainsi de suite. Les ports ne se chargent même pas de l'entretien, du remplacement ou de l'installation des aides à la navigation à l'intérieur des limites du port. Evidemment, je parle, ici, des ports publics. Vous pouvez avoir des dispositions particulières à l'intérieur de certains ports privés.

Enfin, j'ai été frappé, à la lecture de la preuve et des pièces déposées, de l'absence de griefs sérieux à l'égard de la situation actuelle, par exemple, dans le port de Montréal. En fait, la plupart des griefs qui ont été mentionnés pourraient être

(texte français original)

résolus simplement par une meilleure coordination entre les divers services, et s'il y a des problèmes qui ne seraient pas résolus simplement par une meilleure coordination ces problèmes ne seraient nullement résolus davantage en mettant le pilotage sous la responsabilité et la juridiction de l'autorité portuaire locale.

Une pièce de nature confidentielle a été déposée par le port de Montréal devant cette Commission sous la cote 950. Je n'ai malheureusement pas eu le temps d e faire un relevé complet de toute cette correspondance au cours des années, mais j'ai feuilleté ce document et tout à fait par hazard les deux seuls cas que j'ai examinés, sur une simple consultation rapide, m'ont vraiment frappé et j'ai vraiment eu l'impression qu'avec cette proposition on essayait de tuer une mouche avec un canon.

Dans un cas on rapporte qu'un capitaine de navire s'est plaint de la façon dont un pilote du port de Montréal avait manoeuvré son navire, qu'il avait passé vraiment trop près d'un autre navire, et qu'il avait failli y avoir un accident. M. Cameron écrit au surintendant de l'époque, le capitaine Gendron, et lui demande de l'information concernant cet incident.

Le capitaine Gendron fait une enquête, obtient la version du capitaine de l'autre navire, qui lui dit qu'il n'a remarqué rien de particulier. Alors le capitaine Gendron répond à M. Cameron en lui disant qu'il a eu la version du capitaine et qu'il

(texte français original)

lui fera parvenir la version de l'autre pilote de l'autre navire. Lui-même, le capitaine Gendron, ayant obtenu aussi la version du premier pilote.

Et la version finale c'est que ce qui s'est passé était une manoeuvre tout à fait régulière et courante à l'intérieur du port de Montréal; que le capitaine de l'autre navire qui était habitué au port a dit qu'il y avait une distance tout à fait raisonnable, et de même pour l'autre pilote, et qu'il ne s'était passé rien d'anormal.

Et, M. Cameron répond, finalement, en disant qu'il est bien heureux d'avoir cette information car en effet le capitaine dont il était question avait porté un nombre considérable de plaintes durant tout son trajet en remontant le fleuve Saint-Laurent.

Dans un autre cas, on se plaint de quatre départs sans permission préalable. Enquête, encore une fois, poussée. Finalement pour arriver à la conclusion qu'en effet dans deux cas les pilotes avaient oublié, négligé de prévenir l'autorité portuaire et ils ont été condamnés à l'amende.

Et, dans deux autres cas, avis avait été effectivement envoyé, sauf que les employés du port avaient négligé de le noter. Et on trouve, finalement, une lettre d'excuse de M. Cameron, disant: nos employés ont été prévenus qu'à l'avenir ils ne doivent plus faire une telle chose, de faire plus attention.

Enfin, j'ai pu voir qu'il y a un certain nombre de cas où les pilotes avaient cherché à atteindre l'autorité du port en passant par les remorqueurs.

(texte français original)

Car il existe encore, comme vous le savez, des navires qui n'ont pas l'équipement radiotéléphonique nécessaire à bord, même dans le port de Montréal. Et on a reçu l'information du capitaine du remorqueur que la permission était accordée. Maintenant, certains employés ont remarqué que le pilote n'avait pas demandé la permission et eux n'étaient pas au courant en effet qu'il n'y avait pas de service radiotéléphonique à bord. Alors, on a noté ceci comme une infraction. Et, finalement, la question a été clarifiée.

Je crois qu'il y aura toujours un certain nombre d'erreurs humaines, peu importe le système. Mais, je pense que ces griefs, les quelques griefs sérieux qu'il peut y avoir dans cette pièce 950, dans les témoignages qui ont été donnés, sont des griefs dont la solution peut être très facilement et simplement trouvée par une meilleure coordination et non pas, encore une fois, par l'instauration de l'autorité portuaire comme autorité de pilotage locale.

Enfin, une dernière proposition qui a été faite c'est celle visant à rendre la Voie Maritime du Saint-Laurent responsable du pilotage à l'intérieur, enfin, dans toutes les eaux de Montréal aux Grands Lacs inclusivement.

Je me limiterai à référer au mémoire qui a été déposé par la Corporation de la Voie Maritime sous la cote 1292 en réponse aux questions de la Commission.

Je crois qu'il s'agit du document important à ce sujet et, en fait, le seul document re-



(texte français original)

présentant vraiment le point de vue de la Voie Maritime. Je réfère aux questions 13, 14 et 15 à la page 6 de ce mémoire.

Je pense que la Voie Maritime a adopté, peut-être, une attitude encore plus réservée que le Conseil des Ports Nationaux en rapport avec une telle idée. Je pense que nous avons ici une merveille de réponse dans le style de celle que les ministres sont parfois obligés de donner à la Chambre. Question numéro 13:

> "Would the Seaway favour having its own pilots as employees?
>
> A. If it is apparent that the employment of pilots by the Seaway Authority would make vessel transits safer and more expeditious, the Seaway would be prepared to accept that responsability."
>
> Question No. 14:
>
> "Would it favour having administrative and disciplinary jurisdiction over pilots who might then be private contractors?
>
> A. No."
>
> Questinn No.15:
>
> "Views of the Seaway Authority on Recommendation 4-B on page 81 of the Canadian Shipping Federation Brief, Exhibit 1,213 -- "

This is the recommendation for representatives of the Seaway Authority and the St-Lawrence Seaway Develop-

(texte français original)

ment Corporation on the American side with the Superintendent of Cornwall.

"A. As indicated in the answer to Question 13 the Seaway does not favour this proposal."

Alors, si vous prenez ces trois réponses ensemble, il m'apparaît clairement que la conclusion à laquelle j'en arrive, et peut-être que je suis préjugé, mais c'est que la Voie Maritime n'est pas intéressée à un tel projet.

En effet après toute l'analyse qui a été faite par cette Commission on serait dans une position vraiment difficile pour établir que l'emploi de pilotes par la Voie Maritime apporterait plus de sécurité au transit des navires dans la Voie Maritime.

En quoi le changement de statut, du jour au lendemain, de M. X qui est pilote va-t-il "make vessel transit safer"? Et quant à l'efficacité, à l'augmentation de l'efficacité, eh! bien, vous avez eu déposé devant cette Commission nombre de cas où des navires ont pu être retardés à cause de l'absence de pilotes, de retards de pilotes, soit à Saint-Lambert, soit à Port Weller-Sarnia.

Je pense bien que le fait que tant de navires soient demeurés à l'attente à Port Weller-Sarnia, en partie à Port Weller durant ces dernières années, n'a rien à voir avec le fait à savoir si la Voie Maritime devrait avoir les pilotes comme ses employés ou pas. S'il s'agissait soit d'une question de nombre de pilotes et s'il en manquait il s'agirait

(texte français original)

tout simplement qu'on en nomme, ou encore d'un afflut de trafic trop considérable pour la capacité du canal Welland à cette époque.

En ce qui concerne les quelques retards qui ont pu survenir occasionnellement à quelques navires, on constatera que dans bien des cas tout d'abord il s'agit de navires en descendant à Saint-Lambert. Et, encore là, il faudrait peut-être, démontrer que la Voie Maritime ait la responsabilité aussi sur les pilotes plus bas, en aval de Saint-Lambert, à supposer qu'on croit que le fait d'avoir la responsabilité des pilotes peut rendre la circulation plus rapide.

En fait, il s'agit tout simplement dans presque tous les cas de retards de quelques minutes et que la personne soit employé ou pas ceci ne change pas grand'chose à la situation. Il y aura parfois des gens qui sont prévenus trop tard ou parfois des gens qui ont un accident en route, et parfois des gens qui sont simplement en retard.

Et, je réfère la Commission à la preuve qui a été faite à ce sujet concernant les retards, dans une quantité de cas, si vous vous rappelez, il a été démontré tout simplement que soit le navire avait appelé trop tard ou que le "despatcher" avait négligé de prévenir telle personne.

Donc, la Voie Maritime, elle-même, ne tient pas à cette responsabilité et par l'argument même, l'hypothèse même, qu'elle pose, il semble clair que l'emploi des pilotes par elle-même ne résoudrait

(texte français original)

pas l'hypothèse qu'elle a posée, à savoir: plus grande sécurité ou plus grande rapidité.

Je voudrais aussi souligner le fait que la Voie Maritime du Saint-Laurent n'a pas juridiction sur toutes les eaux de pilotage entre Montréal et Kingston, par exemple.

Je réfère la Commission à la pièce 471 et vous constaterez que la majeure partie des eaux du lac Saint-Louis, du Lac Saint-François, et en amont sur le fleuve Saint-Laurent, ne sont pas sous la juridiction de la Voie Maritime du Saint-Laurent. Et, il en est de même entre Port Colborne et Sarnia.

On a mentionné le cas de Suez et le cas de Panama. Je tiens à souligner ici tout d'abord que dans le cas de Suez et de Panama justement la Voie Maritime, l'Autorité du canal, a juridiction complète et absolue sur tout le long du canal de Panama et le long du canal de Suez. L'Autorité du canal fournit les remorqueurs, fournit et est responsable des aides à la navigation sur tout le trajet, elle contrôle le pilotage et contrôle en définitive tout ce qui se rapporte à la navigation sur tout le trajet.

Je voudrais ajouter ici qu'il ne faut pas non plus négliger les arguments de caractère militaire, de sécurité publique, et les arguments politiques qui jouent dans le cas du canal de Panama comme dans le cas du canal de Suez pour expliquer la structure administrative qui existe dans le cas

(texte français original)

de ces deux canaux, et ici je ne réfère pas seulement au pilotage, je réfère à toute l'administration.

Et si on réfère au cas des canaux de Panama et de Suez, il faudrait aussi référer au cas du canal de Manchester, le cas du canal Ijmuiden, en Hollande, qui va de la mer à Amsterdam, et le cas du canal de Kiel, en Allemagne, qui dans tous les cas n'ont pas de pilotes à leur emploi. Et, en fait, dans le cas du canal de Kiel, je pourrais dire qu'on a là un exemple peut-être du système administratif du pilotage et de voie maritime qu'on aimerait avoir ici au Canada.

Enfin, dois-je dire que toute proposition visant à rendre la Voie Maritime du Saint-Laurent responsable du pilotage exigerait en outre la concordance, l'assentiment, du gouvernement américain et de la St. Lawrence Seaway Development Corporation.

Si j'avais un commentaire généra; à faire en rapport avec ces diverses propositions faites par d'autres organismes concernant les modalités d'administration du pilotage, je dirais que ces propositions démontrent un manque de confiance injustifié dans la capacité des pilotes de s'administrer eux-mêmes et démontre aussi, par voie de conséquence, une attitude administrative de type paternaliste qui, là aussi, ne m'apparaît pas justifié par l'expérience et par la nature des personnes impliquées.

En ce qui concerne les propositions

(texte français original)

visant à ce que les pilotes deviennent absolument les employés de quelqu'un, en définitive on leur cherche un employeur, je trouve étonnant de constater combien ceux qui se réclament le plus fort, souvent, de la libre entreprise sont empressés de voir les autres tomber sous le contrôle de l'Etat ou d'un organisme quelconque pour les régir.

Encore une fois, je suis convaincu que les recommandations faites par la Fédération des pilotes du Saint-Laurent et la Corporation of Professional Great Lakes Pilots au plan de la structure administrative constituent des propositions qui rencontrent les principes directeurs que nous avons énoncés et seraient en mesure d'assurer à l'industrie maritime et au public un service efficace et qui comporterait toutes les garanties nécessaires de sécurité.

Cette nouvelle structure que nous proposons impliquera évidemment des changements substantiels dans la loi actuelle. Ces changements, nous y avons référé dans nos mémoires, en particulier aux pages 196 et 197 du texte français, paragraphes 506 et suivants, où nous demandons qu'il y ait une loi spéciale, détachée de la loi sur la marine marchande, et qui ne concerne que le pilotage.

Ceci ne veut pas dire que le concept fondamental derrière la loi actuelle, ou derrière la partie VI de la loi sur la marine marchande était mauvais. En fait, la partie VI de la loi sur la marine marchande permettait une flexibilité assez

(texte français original)

grande dans l'administration du pilotage au Canada. Ce qui est frappant, c'est qu'on n'a pas jugé à propos d'utiliser les dispositions de cette loi en vue d'avoir un régime suffisamment flexible. On aurait pu en profiter, par exemple, pour faire durant ces dernières années une forte décentralisation administrative.

Je réfère en particulier à l'article 327 où on dit, paragraphe 2:

> "Whenever the minister has appointed as pilotage authority for any district his successors in office or any minister acting for him, or in the absence from Ottawa of the minister or of any minister acting for him his lawful deputy shall be the pilotage authority and any such pilotage authority may -- "

Et ceci est la partie importante -

> "...and any such pilotage authority may by bylaw confirmed by the Governor-in-Council authorize the superintendent of pilots in the district to exercise any of his functions and for such time and for such purpose as he may decide authorize any person to exercise any particular function or power vested in the pilotage authority by this act or any bylaw made hereunder."

En fait, nous avions là une disposition



(texte français original)

qui aurait permis, comme je le disais, une certaine flexibilité, une certaine adaptation aux nouvelles conditions du pilotage depuis 1945. Peu importe les causes, ceci ne s'est pas produit.

Et, de toute façon, ceci n'affecte pas la recommandation que nous faisons, à savoir, l'adoption d'une nouvelle loi.

Tout d'abord, vous avez eu à travailler dans cette loi, elle comporte de nombreux amendements à l'heure actuelle. On n'a même pas l'avantage d'avoir un texte consolidé, et il en résulte inévitablement des inconvénients de son insertion dans la loi sur la marine marchande. En particulier, un des inconvénients, je dirais, résulte des difficultés d'obtenir du Parlement ou des autorités administratives, une considération du pilotage en soi.

Le pilotage devient une autre chose parmi la surveillance, l'émission de brevets aux officiers de navires, aux capitaines, devient un des facteurs parmi d'autres dont le ministère des Transports doit s'occuper en tant que ministère des Transports, et il n'y a aucun doute que le simple fait que ce soit dans la même loi, tout simplement, contribue à ce que naturellement les gens viennent à prendre toute cette loi comme une seule chose, l'administration de cette loi comme la seule responsabilité du ministère des Transports.

Je parlais des nombreux amendements, il faudrait peut-être aussi mentionner le fait qu'il y a même des amendements qui ont été adoptés par le

(texte français original)

Parlement et qui n'ont jamais été proclamés.

Je réfère en particulier aux amendements se rapportant aux articles 373 et 374, qu'on trouve dans le texte de la loi mais qui, en pratique, n'ont jamais été proclamés. Et, il faut retourner à la loi de 1934 pour s'y retracer.

On a parlé aussi hier rapidement de la procédure inadéquate en matière disciplinaire prévue dans la loi sur la marine marchande. Il semble qu'il y ait une procédure spéciale qui devrait être suivie pour les pilotes, même dans la loi actuelle. La procédure a vraiment besoin d'être réformée et devrait être insérée dans une nouvelle loi.

Enfin, une nouvelle loi permettrait de clarifier, probablement, le statut des pilotes dans tout le Canada. Et je réfère, par exemple, à l'heure actuelle à la situation confuse des pilotes salariés dans les districts 2 et 3 du lac Ontario, qui sont parfois, semble-t-il, -- j'avouerai que je ne le sais pas, -- qui sont sûrement sous l'autorité du ministère des Transports, en tant que ministère des Transports. Mais ils semblent aussi relever de l'Autorité de Pilotage, je pense, en ce qui concerne certaines autres matières, mais, là, je ne serais pas prêt à le dire.

De toute façon, une nouvelle loi sur le pilotage, à mon avis, s'impose. Et en cela nous ne ferons que suivre l'expérience des autres pays, avec un peu de retard. La France, l'Angleterre, la Hollande, la Belgique, le Danemark, la Suède, la

(texte français original)

Norvège, l'Allemagne, la plupart des Etats-Unis et l'Etat fédéral lui-même ont des lois spéciales pour le pilotage.

L'adoption ou la recommandation d'une loi spéciale sur le pilotage représente plusieurs avantages additionnels. Tout d'abord, à mon avis, cela permettra une mise en application plus facile des recommandations de cette Commission, puisqu'on aura vraiment le sentiment qu'il faut partir en neuf et non pas d'essayer, excusez l'expression, de rafistoler une vieille loi.

Une loi spéciale sur le pilotage permettra aussi une considération plus spécifique accordée aux problèmes du pilotage qui se soulèveront et permettra probablement une facilité plus grande d'amendement.

A l'heure actuelle on peut demander un amendement à tel ou tel article de la loi, mais il peut se produire que tel amendement, qui est proposé à la loi, risque d'ouvrir tout un débat sur la loi sur la marine marchande sur d'autres points lorsque la question est soulevée à la Chambre.

Il peut fort bien se produire, pour des raisons politiques, ce qui est très compréhensible, qu'on juge à propos de retarder à une autre session parce qu'on ne veut pas ouvrir le débat sur quelques points de la marine marchande qui ne seraient même pas reliés, peut-être, à tel ou tel amendement spécifique proposé.

La question d'une loi spéciale sur le

(texte français original)

pilotage n'a pas fait l'objet de recommendations spécifiques de la part d'un grand nombre d'organismes, devant vous, mais je crois qu'elle est implicite et qu'on peut la déduire d'un bon nombre de rapports et de mémoires qui vous ont été soumis.

J'ai dit que l'examen des recommandations se divisait en deux parties: l'un concernant la structure administrative du pilotage et c'est ce que je viens de terminer; et, un deuxième concernant l'exercice du pilotage.

LE PRESIDENT: Avant de passer à votre autre point, je pense bien qu'il y a aussi le bois mort, c'est-à-dire, les articles de la loi qui ne s'appliquent plus parce qu'ils sont d'un temps dépassé.

M. LALONDE: A ce point de vue-là, Votre Seigneurerie, je suis tout à fait d'accord. Et, vous soulevez un point que j'avais oublié mais que j'avais noté. J'espère aussi, et j'espère que ce n'est pas trop demander, que nous aurons une loi qui sera lisible et compréhensible par les citoyens.

Je donne comme exemple, comme modèle à suivre j'espère, la loi française et la loi allemande sur le pilotage qui, comparativement à ces statuts absconds, constituent une merveille de clarté, de précision et de simplicité. On a réussi à faire en quelques articles dans la loi française sur le pilotage, par exemple, ce qui a pris des dizaines et des dizaines d'articles à faire dans la loi sur la marine marchande, et on a même fait quelque chose





(texte français original)

qu'on n'a pas réussi à faire ici, c'est-à-dire à donner une définition du pilotage.

LE PRESIDENT: Là, vous attaquez tout un système.

M. LALONDE: Bien, peut-être peut on espérer que le gouvernement retournera devant la Commission pour lui demander d'en rédiger une.

Alors, concernant l'exercice du pilotage. Je voudrais étudier, à ce sujet, la question du pilotage obligatoire ou du paiement obligatoire des droits de pilotage; la question des exemptions du pilotage; la question de la définition des limites des circonscriptions de pilotage; la question du financement du pilotage; la question des conditions de travail des pilotes; celle du statut et de la responsabilité des pilotes; celle de la condition professionnelle des pilotes et la question de l'entraînement du pilote; sa retraite et un certain nombre de recommandations diverses ou spécifiques à certaines circonscriptions. Je m'emploierai, dans la prochaine heure, à couvrir ce terrain.

Je ne dirai rien concernant les caractéristiques des eaux de pilotage du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Dans chaque circonscription vous avez eu, je crois, des pilotes extrêmement compétents, qui ont fait faire à cette Commission des voyages sur cartes et fort détaillés et, en outre, cette Commission a fait quelque chose que moi-même je n'ai pas fait, c'est-à-dire circuler avec un pilote sur tout le Saint-Laurent.



(texte français original)

La première question qui se pose est de savoir s'il y a lieu de changer le régime traditionnel au Canada concernant la règle fondamentale en matière de pilotage, à savoir, le pilotage est-il obligatoire ou doit-on adopter plutôt la règle qui existe à l'heure actuelle du paiement obligatoire des droits de pilotage laissant discrétion aux navires d'utiliser ou non des pilotes à leur discrétion, à leur loisir. En fait, la situation actuelle au Canada, d'ailleurs, n'est pas uniforme. Vous avez des cas où vous avez du pilotage qui est absolument libre et où le paiement est libre moyennant certaines conditions fondamentales.

Par exemple, si un navire océanique a un officier détenteur d'une licence B sur les Grands Lacs, il peut circuler librement; sur le Saint-Laurent, certains navires en bas d'un certain tonnage, certains navires côtiers ou d'eaux intérieures, et d'un certain tonnage, peuvent circuler librement, ne sont soumis ni au pilotage obligatoire ni au paiment obligatoire des droits de pilotage.

Mais vous avez aussi des endroits au Canada où nous avons le pilotage obligatoire. Et, ces endroits sont limités; ce sont des endroits prévus par la partie 6-A de la loi, c'est-à-dire le bassin des Grands Lacs. Donc les districts numéros 1, 2 et 3 des Grands Lacs.

Et, quant au reste, nous avons la règle traditionnelle prévue par la loi sur la marine marchande du paiement obligatoire des droits de pi-

(texte français original)

lotage, tout simplement.

Le paiement obligatoire n'a pas fait l'objet de discussions abondantes, ou il n'a pas été un problème particulièrement contentieux dans l'histoire du pilotage au Canada. La Commission royale de 1913, ainsi que celle de 1918, concernant le port d'Halifax, en traite rapidement. La Commission royale de 1913 en parle à la page 19; celle de 1918, à la page 10.

On a étudié la position actuelle, au Canada, sur la base d'une vieille théorie de la responsabilité en particulier. On a utilisé, comme un des arguments en faveur du système actuel du paiement obligatoire, seulement le principe qu'après tout le capitaine étant toujours responsable de son navire, il n'y avait pas lieu de lui imposer le pilotage obligatoire. Et, il se posait des questions, à savoir si l'imposition du pilotage obligatoire n'engageait pas la responsibilité, soit de l'Etat ou des organismes imposant le pilotage obligatoire, en cas d'accident ou de faute de la part du pilote.

On a utilisé aussi, comme argument, que le capitaine en effet étant responsable du navire devait demeurer libre d'utiliser ou non les services d'un pilote et que, même s'il était pris pour payer de tels services, personne ne pouvait l'obliger à y avoir recours.

Et, enfin, on a utilisé la thèse du paiement obligatoire des droits de pilotage dans certains cas comme un moyen de garantir un certain

(texte français original)

revenu raisonnable aux pilotes dans une certaine circonscription.

D'autres arguments contre le système actuel, à cet égard, sont rapportés dans notre mémoire aux paragraphes 511 et suivants. Je crois que nous élaborons abondamment notre position et les arguments que nous avons à ce sujet.

Qu'il me suffise de dire ici que si on examine cette règle en regard du principe fondamental, du premier principe directeur d'une réforme du pilotage, c'est-à-dire sécurité maritime et efficacité du service, bien si on examine cette règle en regard de ce principe fondamental, il est bien clair que la règle actuelle est illogique. Elle est illogique au plan sécurité d'une façon toute évidente.

Pour prendre un exemple extrême, vous pourriez avoir un navire chargé de dynamite ou d'essence qui remonterait le fleuve Saint-Laurent, qui n'aurait jamais navigué dans les eaux du Saint-Laurent, avec personne sans aucune expérience, ce navire pourrait se rendre jusqu'à Cornwall, jusqu'aux écluses Snell, sur la Voie Maritime, sans que personne n'y puisse quoique ce soit, pourvu qu'il respecte les règles prévues soit par la Voie Maritime ou les règles générales en droit maritime au Canada. Et je pense bien que personne n'oserait prétendre que ceci est conforme au principe de sécurité.

Quant au principe de l'efficacité, je

(texte français original)

pense que c'est le même problème. Est-ce qu'il serait normal que, même si vous aviez un navire qui aurait une certaine expérience de la navigation sur le Saint-Laurent, qui serait venu ici déjà, si vous aviez un navire qui déciderait de ne pas prendre de pilote afin d'épargner et qui déciderait de remonter la Voie Maritime par exemple et qui n'ayant pas d'expérience, pourra le faire probablement mais avec beaucoup plus de soins, d'attention, de temps, qu'un navire qui serait guidé par un pilote qui circule trois ou quatre fois par semaine dans ces eaux. Alors, encore là, au plan de l'efficacité, en vertu de ce principe, la règle est illogique.

Vous pourriez avoir des navires circulant dans la Voie Maritime sans pilote et qui retarderaient considérablement la circulation sans qu'on y puisse faire quoique ce soit.

La même chose dans le port de Montréal. D'ailleurs, le capitaine Ligtermoet et M. Beaudet y ont référé dans leurs témoignages en disant: nous, dans le port, ce que nous voulons c'est que les navires circulent le plus vite possible; qu'il n'y ait pas de retards; tout retard nous cause une perte d'argent et cause une perte d'argent aussi, évidemment, aux armateurs.

Alors, donc aux plans sécurité et efficacité la règle actuelle est illogique.

Quant à l'argument basé sur le revenu assuré dans certains cas, je peux, enfin, je ne connais sûrement pas un cas sur le Saint-Laurent ou

(texte français original)

dans les Grands Lacs où cette règle serait nécessaire, et que de toute façon le revenu peut être tout autant assuré par le pilotage obligatoire que par le paiement obligatoire des droits de pilotage.

Et que, deuxièmement, si les pilotes, dans un endroit hypothétique, ne sont pas requis, il n'y a pas de raisons pour lesquelles on imposerait cette règle du paiement obligatoire parce que les pilotes ne toucheraient pas un revenu suffisant. Dans un tel cas, à mon avis, il devrait y avoir une autre modalité qui se rapproche à celle du subside dont je parlais ce matin; qu'on identifie dans un cas spécifique qu'il est nécessaire et dans l'intérêt public général que dans un coin un subside soit accordé pour l'opération du pilotage si le trafic maritime ne permet pas l'opération du pilotage sur une base normale.

Le pilotage obligatoire, d'ailleurs, est la règle dans un grand nombre de pays. C'est la règle dans une partie du Danemark, c'est la règle au canal de Kiel, au canal Suez, dans un grand nombre d'états aux Etats-Unis, au canal de Panama, en Italie, en France et en Angleterre. Le paiement obligatoire se retrouve, évidemment, dans certains états américains, en Belgique, en Suède et en Allemagne. Mais, la règle du pilotage obligatoire est devenue la règle prédominante. Et, de toute évidence, il s'agit de la règle la plus logique, comme je le disais, et la plus normale.

En ce qui concerne la responsabilité,

(texte français original)

le vieux problème de la responsabilité. Bien, le gouvernement britannique a réglé le problème, puisqu'ils ont imposé en Angleterre le régime du pilotage obligatoire. Et il est très évident qu'en ce qui concerne la question de la responsabilité une disposition législative appropriée dans la loi peut prendre soin de ceproblème si on veut limiter la responsabilité soit du pilote lui-même, soit de l'Etat, ou maintenir la responsabilité du navire concernant toute faute survenant quant à sa direction.

En somme, quand on dit pilotage obligatoire, on ne dit pas que le pilote remplace nécessairement le capitaine du navire, ce qu'on dit à un navire c'est vous êtes obligé de vous engager un conseiller.

LE PRESIDENT: C'est une modalité du pilotage obligatoire.

M. LALONDE: Oui.

LE PRESIDENT: Dans le cas du canal de Panama, c'est le contraire, c'est le pilote qui prend charge ....

M. LALONDE: Tout à fait juste.

LE PRESIDENT: .... avec son homme de roue, ...

M. LALONDE: Et avec l'équipage.

LE PRESIDENT: .... et avec l'équipage.

M. LALONDE: Tout à fait juste. Mais ce que je veux simplement mentionner ici, c'est

(texte français original)

que nous n'entrevoyons pas la nécessité de cette règle et que dans notre proposition, lorsque nous parlons de pilotage obligatoire, nous ne voyons pas nécessairement un changement de statut dans la fonction de pilote.

On a aussi soulevé la question: qu'arrivera-t-il si pour quelque raison il n'y avait pas de pilote disponible? Eh! bien, à cela je réponds tout simplement, il arriverait la même chose qui arrive présentement sur les Grands Lacs, c'est-à-dire qu'il y a une disposition législative qui prévoit ce cas et qui permet à un navire de circuler sans pilote.

Voilà donc pour la question du pilotage obligatoire et du paiement obligatoire des droits de pilotage. Encore une fois, cette question est développée abondamment dans notre mémoire, et je ne vois pas la nécessité d'ajouter beaucoup à ce sujet.

Passons, maintenant, à la question des exemptions du pilotage. Cette question est traitée dans le mémoire de la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent à la pièce 671. Et, nous y avons consacré tout un chapitre, le chapitre IX, paragraphes 354 et suivants.

Vous y retrouverez une description de la situation actuelle concernant les circonscriptions de Québec, Montréal, Cornwall, Kingston. Et, la situation sur les Grands Lacs, en général, est identique à celle qui existe à Kingston actuel-

(texte français original)

lement.

Je diviserai l'étude de la question des exemptions en deux parties, une première qui se rattache au Saint-Laurent, à proprement parler, et l'autre qui se rattache aux Grands Lacs.

En ce qui concerne le Saint-Laurent, votre Commission a reçu un certain nombre de mémoires dans lesquels on traite de la question des exemptions du pilotage, et pour fins de simplicité, quand je parle d'exemptions du pilotage, je veux dire soit du paiement obligatoire ou du pilotage obligatoire.

Ainsi, la Dominion Marine Association, dans la pièce 1134, recommande, et je cite:

> "Exemption to domestic ships in trade of a local nature without regard to tonnage restrictions."

C'est-à-dire, recommande donc une exemption générale à tous les navires domestiques faisant du transport localement, sans qu'on le définisse davantage dans la recommandation même.

Clark Steamship Company, sous la pièce 1345, demande non pas une exemption universelle, comme le fait la Dominion Marine Association pour les navires locaux, les navires domestiques, mais demande:

> "an increased exemption to cover British registered ships smaller than 4,000 tons net in Quebec."

Et je vais continuer en français:

(texte français original)

augmenter les exemptions pour couvrir les navires britanniques inférieurs à 4,000 tonnes net pour la circonscription de Québec; exemption en faveur des navires enregistrés au Canada sur le fleuve Saint-Laurent; absence de pilotage obligatoire dans le port de Montréal; et, exemptions en faveur des navires enregistrés au Canada dans le port de Québec si on recommande l'établissement de pilotes de port.

Quant à l'Imperial Oil Limited, dans son mémoire présente sous la cote E-1132, on demande l'émission de permis spéciaux à des capitaines et officiers suffisamment compétents dans les Maritimes et dans la circonscription de Québec.

Je mentionne tout simplement ici en passant que le témoin de l'Imperial Oil, cependant, lorsqu'il avait témoigné, avait déclaré que le cas de la circonscription de Québec était ce qu'il a appelé un cas marginal, et je n'ai pas l'intention d'y consacrer beaucoup de temps. Je pense que ceci doit être étudié à l'intérieur d'une recommandation ou d'une approche générale.

En regard de ceci, la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent a recommandé que les exemptions sur le Saint-Laurent ne devraient être nulle part plus élevées que celles qui existent dans la circonscription de Montréal, c'est-à-dire entre Montréal et Québec, à l'heure actuelle.

Je ne ferai pas ici l'historique des exemptions sur le Saint-Laurent. Je vous réfère tout simplement au mémoire qui a été déposé par vous-

(texte français original)

mêmes devant cette Commission, lequel était le mémoire de la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent en réponse au mémoire de la Dominion Marine Association, mémoire préparé par les pilotes en 1961. On y retrouvera un relevé de l'historique de la situation.

LE PRESIDENT: Est-ce que vous changez de sujet maintenant?

M. LALONDE: Non, mais j'en ai pour longtemps.

LE PRESIDENT: Alors, nous allons ajourner pour dix minutes.

--- La séance ajourne pour 10 minutes.

--- La séance reprend après l'ajournement.

M. LALONDE: Si je ne consacre pas autant de temps à la question des exemptions du pilotage comme j'en ai consacré à d'autres matières, ce n'est pas parce que cette question est moins importante que les autres; ce n'est pas parce que les pilotes du Saint-Laurent considèrent ceci comme une question plutôt secondaire, au contraire, je pense qu'il s'agit d'une question primordiale sur laquelle cette Commission aura à se prononcer, une question d'intérêt majeur concernant la navigation sur le Saint-Laurent en particulier.

Je ne m'étendrai pas longuement sur ce sujet, comme je le disais, pour la bonne raison que le mémoire de la Fédération des Pilotes du Saint-

(texte français original)

Laurent d'abord a fait une étude poussée et longue de cette question; deuxièmement, M. André Bédard et les pilotes des diverses circonscriptions ont témoigné à ce sujet d'une façon assez abondante. Je vous réfère tout simplement au témoignage qu'ils ont donné à cet égard.

Je voudrais simplement souligner à l'attention de la Commission certains points. Je voudrais simplement dire qu'en regard du premier principe directeur, ce qu'ai énoncé en rapport avec une réforme du pilotage, c'est-à-dire sécurité maritime et efficacité de service, les exemptions actuelles dans les circonscriptions de Québec, Cornwall et de Kingston devraient être réduites au niveau de celles qui existent présentement dans la circonscription de Montréal.

Et, comme je le disais hier, ce problème de sécurité ne se pose pas seulement en termes de savoir si un navire particulier, ou un capitaine particulier, serait en mesure de descendre ou de monter son navire sans l'aide d'un pilote sur tout le Saint-Laurent. Je pense qu'il ne fait pas de doute qu'un homme d'expérience, en prenant le temps qu'il faut et lui donnant les conditions climatologiques et autres nécessaires, pourrait circuler sans l'aide d'un pilote dans l'immense majorité des circonscriptions de pilotage dans le monde.

Et, la décision prise par l'Etat en rapport avec l'imposition du pilotage obligatoire

(texte français original)

est une raison d'intérêt public et qui a pour effet d'imposer une règle générale et qui n'a pas pour effet, encore une fois, de présumer la conclusion que tel ou tel navire ne pourrait pas se rendre à destination, ni faire un voyage sans l'aide d'un pilote.

Il s'agit, quand on parle de sécurité d'ailleurs, non seulement des difficultés physiques de la rivière à un moment donné; il s'agit non seulement de la capacité d'un navige imaginé seul remontant une voie navigable ou descendant une voie navigable avec une carte, un radar et tout l'équipement nécessaire; il y a beaucoup plus et le pilotage est devenu beaucoup plus qu'une simple question de difficultés physiques de la fonction de tenir le navire dans le chenail et d'éviter un échouement.

Le pilote est nécessaire pour toutes sortes d'autres raisons, qu'on a appelées la connaissance locale tout d'abord et la connaissance locale d'une façon continue et d'une façon fréquente. Vous avez eu devant cette Commission une preuve abondante faite par les personnes responsables de l'entretien du chenail du Saint-Laurent, et les personnes responsables des services de radio-telecommunications.

Il est facile, lorsqu'on est chez soi confortablement assis derrière son bureau de d re, eh! bien, il y a des aides à la navigation, il y a des phares, il y a un service de radio, il y a le radar à bord des navires, cela devrait se

(texte français original)

faire presque tout seul.

Or, il se produit ceci, et ceci a été démontré devant cette Commission, que les phares manquent parfois, que les aides à la navigation sont déplacées pour toutes sortes de raisons, que ce soit par les glaces au printemps et au début de l'hiver, que ce soit tout simplement parce qu'il y a des travaux de dragage sur le fleuve Saint-Laurent dans une région et parce que des entrepreneurs ont décidé de déplacer les aides à la navigation sans en prévenir les autorités appropriées.

Il se produit que les messages en matière de radiotélécommunication ne sont pas faits aussi rapidement qu'on s'attendrait à ce qu'ils soient faits; il se produit des cas où certains messages n'ont pu être transmis pour toutes sortes de raisons.

Il se produit aussi sur le Saint-Laurent des choses aussi simples que la possibilité de communiquer facilement d'un navire à l'autre constamment. Et ceci peut impliquer, par exemple, de façon essentielle, la connaissance du français pour communiquer avec la quantité de petits caboteurs qui circulent constamment entre Montréal et le bas du fleuve et qui maintenant remontent le fleuve Saint-Laurent, la Voie Maritime. Et non seulement cette connaissance du français est-elle essentielle pour pouvoir communiquer avec ces petits navires, mais aussi cette connaissance du français est nécessaire pour pouvoir suivre et

(texte français original)

écouter sur la radiotéléphonie les messages qui peuvent être échangés dans une région donnée.

Alors, quand on parle de sécurité maritime, encore une fois, personne n'essaie de prétendre qu'un capitaine compétent et expérimenté dans une région ne réussirait pas à piloter son navire et l'Etat, dans aucun pays, par sa législation, ne prétend une telle chose. Sauf que l'Etat, je crois, en est venu à la conclusion, dans la plupart des pays, que presque personne ne peut être assuré que vous aurez ce capitaine compétent et capable à bord du navire constamment.

Deuxièmement, que ce capitaine compétent et capable ne sera pas sur le pont 24 heures par jour.

Troisièmement, les capitaines ou les officiers de navires très souvent, en particulier les capitaines, ont des fonctions administratives considérables en plus de celle d'avoir à guider le navire à l'heure actuelle; que le navire est maintenant devenu, et il l'était sûrement autrefois, mais qu'il l'est encore plus aujourd'hui, devenu une entreprise en elle-même presque, et qu'il s'agit d'administrer. Et, avec la rapidité de la circulation des navires, les navires sont très souvent dans les ports, et beaucoup de transactions et d'affaires doivent être faites par le capitaine du navire.

Donc, cette question de sécurité, encore une fois, est un problème qui se pose en

(texte français original)

terme général et non pas en terme spécifique ou particulier par rapport à la compétence de tel ou tel capitaine sur tel ou tel navire.

Et l'Etat, plutôt que de prévoir un système d'inspection, qui en définitive équivaudrait probablement à mettre un surveillant par navire, pour voir si la personne est vraiment compétente pour remplir sa fonction à bord mais n'est pas appelée à une autre fonction, ou si cette personne n'est pas simplement en train de se reposer après avoir travaillé les heures normales de travail, l'Etat en vient à la conclusion qu'il est mieux de simplifier et d'avoir une règle générale uniforme qui s'applique, dans la plupart des endroits d'ailleurs, à tous les navires au-delà d'un tonnage minimum.

Deuxième raison rattachée encore au premier principe directeur, qui a été énoncé, c'est celle rattachée à l'efficacité du service. Nous avons déposé devant cette Commission ce qu'il en représente par jour pour le coût du retard d'un navire de lac. J'ai déposé des transcriptions sténographiques,en particulier des dépositions faites par la compagnie Upper Lake devant la Commission Norris, alors que la compagnie par l'intermédiaire de ses comptables avait fait une évaluation du coût quotidien d'un navire attaché au quai, pour toutes sortes de raisons. Et l'évaluation qui en a été faite variait de $5,000 à $9,000 selon le navire, par jour.

(texte français original)

Je réfère aussi la Commission à une pièce déposée par la Shipping Federation sous la cote E-963 où, parlant de navires océaniques dont la capacité et la quantité de voyages entre deux points sont moins considérab;es que dans le cas de navires de lacs, bien pour ces navires océaniques le coût, selon la New York Shipping Association, à la pièce déposée sous la cote E-963, était évalué à $4,000 par jour pour le simple fait d'être attaché au port, par exemple, durant une grève des débardeurs à New York.

Alors, on voit l'importance considérable que représente au plan économique tout retard qui a pour effet d'amener une réduction de l'efficacité du service maritime. En somme on peut dire que la perte d'une journée pour un navire, dans le cas d'un océanique, cela semble être évalué à $4,000, et dans le cas d'un navire de lac, d'après des témoignages que nous n'avons aucune raison de douter, c'est évalué entre $5,000 et $9,000 par jour, que tout retard représente une perte substantielle. Une perte substantielle non seulement pour le navire qui est retardé, comme par exemple le cas de la Voie Maritime du Saint-Laurent, mais aussi pour tous les navires qui suivent et qui seront eux-mêmes retardés jusqu'à temps qu'on puisse rattraper le retard.

Cet aspect économique a été touché souvent durant les témoignages et il n'est pas nécessaire, je pense, ici de citer abondamment les

(texte français original)

passages de ces témoignages. Je veux simplement faire une référence, ici, à l'attitude adoptée par l'Etat sur le Saint-Laurent par rapport à l'attitude adoptée par des entrepreneurs privés lorsqu'il s'agit de leurs propres installations portuaires.

Je réfère, par exemple, au témoignage donné devant cette Commission, lorsqu'elle siégeait à bord du "C.D. Howe", dans le volume numéro 2-CDH, page 97, le témoignage donné par M. Severson, le président de la Québec Cartier Mining qui, comme vous le savez, controle et possède Port Cartier. Le conseiller juridique de la Commission lui posait la question suivante. Comme vous le savez, dans Port Cartier il y a pilotage obligatoire pour tous les navires qui se rendent dans ce port.

"Q. Would you tell the Commission why your company has decided to have a pilot or docking master in this place?

A. Well, the movement of the ships with precision, speed is required, of course, because any delay is very expensive. Secondly, we don't want ships damaged or we don't want damage in the harbour. So, I think it is to be able to move the ships safely and fast."

Je me contenterai de cette citation d'une personne qui occupe un poste important dans l'entreprise privée et qui représente des intérêts

(texte français original)

importants analogues à ceux qu'on retrouve ailleurs soit à Sept-Iles, soit à Baie Comeau, et vous remarquerez que ce soit à Port Cartier, que ce soit à Sept-Iles ou à Baie Comeau, on a établi dans le cas, au moins dans le cas des quais appartenant à des compagnies privées, on a exigé qu'il y ait un pilote à bord de chaque navire qui accoste à ces quais.

A Port Cartier, comme vous le savez, le pilotage est obligatoire pour tous les navires au delà de 300 pieds.

Et, ma question est celle-ci: comment se fait-il que si des entrepreneurs privés, dont l'intérêt est quand même le profit et dont l'intérêt est aussi à ce que les coûts soient minimes, soient les plus bas possibles, comment se fait-il que ces intérêts privés en viennent à la conclusion que pour des raisons d'efficacité et de sécurité, comme le disait M. Severson, d'imposer le pilotage obligatoire pour la grande majorité des navires alors que sur le Saint-Laurent et dans la Voie Maritime en particulier la même règle n'est pas appliquée?

Je dis donc que les raisons de sécurité et d'efficacité justifient une réduction des exemptions qui existent à l'heure actuelle sur le fleuve Saint-Laurent. J'ajoute une autre raison, une troisième raison, qui est une raison de justice d'équité. C'est que si la règle du pilotage obligatoire pour tous les navires au delà d'un certain tonnage minimum, lequel minimum est fixé générale-

(texte français original)

ment pour des raisons de sécurité en ce sens que ces navires ont un faible tirant d'eau, un très faible tirant d'eau, et aussi probablement pour des raisons de plus. Mais au-delà de ce minimum on impose le régime du pilotage obligatoire car on sait qu'en pratique ce qui se produira c'est qu'il y aura en dehors des cadres prévus et réglementés par l'Etat le développement de corps de pilotes privés.

Il y a de la référence abondante dans la preuve. J'ai regardé, par exemple, dans les volumes 70, 73, 75, 79, 76, 98-A, 96, 97 et 102 des références à cette situation.

Vous avez déjà eu en preuve, devant cette Commission, la quantité de cas où on a constaté, par exemple, la présence de personnes à bord de navires américains faisant du pilotage jusqu'à Montréal.

Vous avez eu aussi en preuve devant cette Commission la façon dont on a utilisé les officiers et les capitaines qui étaient devenus de surplus lors de l'ouverture de la Voie Maritime du Saint-Laurent qui permettait alors le passage de beaucoup plus grands navires comparativement à l'ancienne voie maritime et permettait ainsi de mettre au rancart les petits navires d'autrefois et permettait de réduire le personnel.

Le capitaine Bodensick en particulier, par exemple, a référé parmi d'autres au représentant d'Upper Lake, le capitaine Fisher, a référé

(texte français original)

à l'usage de ce qu'ils ont appelé les "relief masters". On a aussi référé à l'usage de ces "time agreements" dont une copie a été déposée sous la cote 1143 et qui permet de signer un officier sur plusieurs navires à la fois.

Alors, qu'est-ce qui se passe? C'est qu'en pratique vous avez, par l'intermédiaire d'une disposition de la loi sur la marine marchande actuelle, un moyen détourné d'avoir en fait des pilotes qui deviennent des pilotes de compagnies analogues au capitaine Desgroseillers, qui est venu témoigner devant cette Commission, qui était employé par la C.S.L. et qui, lui, est détenteur véritablement d'un brevet vu l'exception spéciale faite au règlement à cet égard.

En fait, tous ces navires de lacs qui prenaient des pilotes autrefois dans l'ancienne Voie Maritime du Saint-Laurent, comment se fait-il que presque du jour au lendemain, ils seraient devenus tellement compétents pour faire leur pilotage, sinon qu'ils ont réussi avec du personnel supplémentaire à former des gens probablement qui agissent à toutes fins pratiques comme pilotes à bord, c'est-à-dire que s'ils portent le nom de 5e, 6e ou 20e officier ou le nom de "relief master", en pratique ces gens-là remplissent la fonction de pilote. Et pourtant, ces gens ne sont soumis à aucune exigence auxquelles sont soumis les pilotes brevetés. Ils sont tout simplement considérés comme d'autres officiers à l'emploi des compagnies.

(texte français original)

Et je réfère ici la Commission aux pièces déjà déposées, en particulier aux pièces 755, 964, 1139, 1142 et 1349. Vous vous rappelez en particulier cette correspondance entre le ministère des Transports et la Pittsburg Steamship Company. Le ministère disant: nous avons raisons de croire que vous utilisez des personnes à bord qui ne sont pas des pilotes, et qui remplissent la fonction de pilote.

Et, la triste situation du ministère des Transports qui répond: Pardon ces personnes sont utilisées comme 4e "extra mate" ou officier à bord, et ils sont dûment signés sur les articles, avec le résultat que le ministère du Transport et l'Autorité du Pilotage, sont incapables de faire quoi que ce soit en rapport avec la situation. En pratique, on aboutit, si vous voulez, à l'introduction indirecte des fameux certificats dits de capitaine-pilote, qui existaient autrefois en France et qui sont tombés complètement en désuètude et qui existent encore en Angleterre pour des navires de très faible tonnage qui équivaudraient à nos caboteurs, ici, du bas Saint-Laurent.

En fait, nous maintenons que l'expérience à date a démontré que le système d'exemption permet l'établissement en dehors du système règlementé et dirigé par l'autorité publique d'un deuxième système de pilotage, celui-là soumis à aucune règlementation publique et sur lequel il est à peu près impossible d'exercer un contrôle sérieux des connaissances de ces gens et utilisations des services

(texte français original)

de ces gens, et ainsi de suite.

En fait, au Canada, on l'a eu le système du capitaine-pilote sur les Grands Lacs et jusqu'à Montréal. Vous vous rappelez ce témoignage à l'effet que plusieurs centaines, sinon plusieurs milliers, de certificats de pilotes avaient été émis. Et, en définitive, il a fallu que l'Autorité du Pilotage, à un moment donné, décide de considérer comme invalide et inutile ces certificats qui étaient émis.

On va me dire, mais les navires de lacs n'ont pas plus d'accidents que les navires océaniques? Là-dessus, tout ce que nous pouvons dire c'est que premièrement ça n'est pas prouvé, et deuxièmement qu'il est impossible de le prouver pour la bonne raison qu'il a été établi devant cette Commission qu'il n'exista aucun mode sérieux de contrôle concernant les accidents ou les incidents survenus à des navires canadiens. Je réfère ici au témoignage du capitaine Slocombe à Ottawa, et je réfère aux exemples d'accidents que je lui ai soulignés en contre-interrogatoire, lui demandant de faire la vérification pour découvrir qu'il n'y avait pas, en fait, de tels accidents qui étaient pourtant bien rapportés dans leurs dossiers.

En outre, j'ajouterais qu'en ce qui concerne la Voie Maritime du Saint-Laurent, la manoeuvre de navires océaniques est évidemment une manoeuvre différente de celle des navires de lacs et que les capitaines et officiers de navires de lacs

(texte français original)

ont sûrement une expérience valable et remarquable concernant l'opération de leurs navires aux approches des écluses et des quais le long de la Voie Maritime. Mais, à l'intérieur des canaux, la fonction du pilote, est aussi autre, et c'est encore celle dont je parlais tantôt, cette connaissance locale, continue, fréquente des lieux au travers desquels le navire passe.

Et, le Saint-Laurent entre Montréal et Kingston, n'est pas constitué par deux murs de ciment entre lesquels il y a un canal et quelques écluses. Vous savez qu'il y a plusieurs lacs et qu'une bonne partie du fleuve est aussi difficile à opérer que n'importe quelle autre partie du fleuve Saint-Laurent, tout au moins qui présente des difficultés particulières.

En fait, la Voie Maritime constitue un phénomène surprenant par rapport à tous les autres canaux du monde en ce qui concerne les exemptions. Nous avons donné en preuve, la situation dans les divers canaux du monde en matière de pilotage et j'y réfère simplement cette Commission en particulier au volume 96, des pages 11,983 à 11,994.

Je réfère aussi la Commission à la liste déposée par moi-même sous la pièce 1415 et qui constitue une liste des navires, ou plutôt des passages des navires d'eau intérieure à l'écluse de Saint-Lambert en 1963. Je vous rappelle qu'il y a dans cette liste un certain nombre de navires de petit tonnage, en particulier de petits pétroliers

(texte français original)

qui circulent très fréquemment entre Montréal et Toronto. Ces navires peuvent faire jusqu'à 80 voyages dans une année. Mais en dehors de cela, c'est-à-dire si on exclut ces petits navires, vous arrivez à une situation selon laquelle vous avez une moyenne de 10 passages par année; on ne parle pas de voyages aller-retour, vous avez 10 passages par année dans la Voie Maritime pour les navires d'eaux intérieures, si vous éliminez ces 13 petits navires qui naviguent très fréquemment entre Montréal et Toronto.

Alors si vous avez une moyenne de 10, c'est dire qu'il y en a qui en font 20, cela veut dire qu'il y en a un bon nombre qui font moins que 10. Et comment peut-on prétendre qu'un navire qui fréquente des eaux aussi achalandées, aussi difficiles que celles du Saint-Laurent de Montréal à Kingston, auront la connaissance nécessaire, la connaissance locale nécessaire pour circuler impunément dans ces eaux sans pilote au rythme de 2, 3, 4, 5, 6 voyages par saison.

On a argumenté en faveur des exemptions sur la base non seulement de la capacité de ces navires de se piloter eux-mêmes, mais aussi sur la base d'un argument plutôt de type politique, à savoir qu'on devrait accorder aux navires de lacs, du côté canadien, un avantage sur les autres navires, à savoir, les dispenser de payer des frais de pilotage. Nous soutenons qu'en vertu des engagements internationaux du Canada, une telle disposition ne peut être soutenue.

(texte français original)

Je réfère cette Commission à un excellent article publié dans la revue du Barreau canadien, volume 39, numéro 4, décembre 1961, aux pages 567 à 604, où l'auteur fait un relevé de l'histoire des traites, et l'histoire de la législation en rapport avec les droits de transit sur le Saint-Laurent. Et l'auteur en vient à la conclusion que les prétentions, selon lesquelles on pourrait accorder des exemptions particulières aux navires canadiens par opposition aux navires américains en particulier, ne peuvent être soutenues et que la thèse qui avait été soutenue antérieurement à ce sujet serait invalide.

En fait d'ailleurs, remarquez ce qui s'est produit. Il y avait entre Cornwall et Montréal, avant l'établissement du paiement obligatoire des droits de pilotage, liberté pour tous les navires de circuler. Et quand est venu le moment d'imposer le paiement obligatoire, on a dit: Il faut excepter les navires de lacs canadiens. Or, on n'a pas été capable de restreindre l'exemption aux navires de lacs canadiens, et l'exemption a aussi été étendue aux navires de lacs américains, même si, après tout, à partir de Saint-Régis, pour le moins, nous sommes en eaux exclusivement canadiennes.

Et je crois, quant à moi, que les exemptions qui sont accordées à l'heure actuelle aux navires d'eaux intérieures du Commonwealth, en aval de Montréal, ne pourraient être tenues exclusivement à ces navires si les autorités américaines

(texte français original)

voulaient faire un cas type sur le sujet. Je crois que les exemptions données à l'heure actuelle, aux navires du Commonwealth, à cause des traités internationaux, des engagements du pays, ne pourraient être maintenues à l'encontre des demandes des propriétaires de navires américains.

En fait, l'addition d'exemptions, sur le Saint-Laurent, à des navires canadiens ouvre la porte automatiquement aux exemptions à à peu près tous les navires d'eaux intérieures, quels qu'ils soient, et qui circulent sur le Saint-Laurent. Engin, il faudrait simplement dire un mot sur la preuve qui a été présentée par la Dominion Marine Association devant cette Commission.

Nous n'avons pas eu aucun officier, aucun capitaine de navire qui a eu une expérience récente de la navigation sur le Saint-Laurent. Nous avons entendu le président de la Dominion Marine Association qui a déclaré n'avoir aucune expérience maritime et n'être qu'un administrateur simplement; nous avons eu le capitaine Fisher qui a déclaré n'avoir que très peu d'expérience sur le fleuve Saint-Laurent, en aval de Montréal, et qui est lui-même un "shore captain" depuis 1948. Nous avons le capitaine Milner qui a déclaré avoir navigué pendant un an et demi comme premier officier mais qui est à quai depuis 1938. Et vous avez le capitaine Bodensick qui, lui-même, n'a pas navigué depuis 1955. Et, enfin, vous avez M. Bruce Angus qui a cessé de naviguer en 1934.

(texte français original)

Je comprends que ces représentants de compagnies aient pu venir témoigner devant cette Commission et dire: Nous croyons que si nous avions des exemptions, nous pourrions circuler davantage sans utiliser les services de pilotes sur le Saint-Laurent. Et je ne doute pas même de leur capacité de le faire, en ce sens qu'ils n'emploieront pas de pilotes enregistrés, aus sens formel. Mais, je sais fort bien ce qui va se produire, et tout ce que je dis c'est qu'on nous a présenté le point de vue d'administrateurs responsables de compagnies maritimes. On ne nous a pas présenté le point de vue de gens qui ont vraiment à accomplir la fonction dans les conditions actuelles et contemporaines.

On peut se demander pourquoi les pilotes ne demandent pas une réduction des exemptions dans la circonscription de Montréal même, qui est très probablement une des circonscriptions de pilotage les plus difficiles au Canada. En fait, il y a là des droits traditionnels qui ont été accordés, par exemple, aux petits navires passagers de la C.S.L. et depuis plusieurs années on nous dit que c'est la dernière année de toute façon que ces navires font leurs voyages, et de toute façon ces navires ont déjà à bord deux pilotes de la compagnie C.S.L. qui font le service entre Montréal et le Saguenay. Et quant aux autres petits navires, encore là, il y a des droits acquis traditionnels que nous avons jugés pouvaient être continués sans porter atteinte soit à l'efficacité soit à la sécurité de la navigation.

(texte français original)

En ce qui concerne les Grands Lacs, maintenant, c'est-à-dire en amont de Kingston, cette Commission a eu de nombreuses recommandations. La Shipping Federation demande l'élimination du pilotage dans les eaux non restreintes, c'est-à-dire sur les Grands Lacs eux-mêmes.

Le Toronto Harbour Commissioner demande que le pilotage ne soit pas obligatoire dans le port de Toronto. Le Hamilton Harbour Commissioner demande lui que le pilotage soit obligatoire dans le port de Hamilton, mais que ce soient des pilotes de ports au lieu des pilotes de lacs enregistrés. La Lake Superior Pilots Association, qui comprend les pilotes américains du district No.3, demande le pilotage obligatoire sur les Grands Lacs à moins d'une licence appropriée en particulier, et cet organisme demande que la licence exige une connaissance des eaux spécifiques pour lesquelles l'officier ou le capitaine obtient une licence. Le capitaine Norman Johnson demande une réduction des exemptions et la construction de quatre districts qui couvrent en pratique tous les Grands Lacs.

Et, enfin, les pilotes canadiens des Grands Lacs, la Corporation of Professional Great Lakes Pilots en particulier, n'ont pas fait de recommandation specifique à ce sujet. Et, vous avez eu l'expression de différentes opinions individuelles des pilotes qui sont venus témoigner devant cette Commission à ce sujet. Je me contenterai donc de faire quelques commentaires sur les propositions qui

(texte français original)

ont été faites à cette Commission. Je voudrais, tout d'abord, mentionner le fait que les pilotes de lacs sont utilisés même par des navires dotés d'officiers d'une licence B. Vous avez eu des pièces qui ont été déposées devant cette Commission et dès témoignages donnés à cet effet.

Deuxièmement, on vous a souvent indiqué que les océaniques circulant dans la Voie Maritime sont à court de personnel, en particulier lorsqu'ils circulent dans les eaux restreintes, c'est-à-dire entre Montréal et Kingston où dans le canal Welland, et que la navigation durant ces périodes représente un lourd fardeau pour le capitaine et les officiers. Il s'agit là, je pense, d'un phénomène reconnu par tous, que la navigation, pour ces océaniques, représente des difficultés à cause de ce manque de personnel. Et le fait, que des navires, même détenteurs d'une licence B, utilisent, malgré tout, les pilotes, doit être relié, à mon avis, pour une bonne partie, à cette absence ou à ce manque de personnel, et à l'idée qu'on puisse avoir recours à un pilote durant la traversée des lacs ce qui permettra aux officiers de quart et au capitaine de prendre un peu de repos et de ne pas être sur la même tension qu'ils ont été à l'intérieur des eaux restreintes, est probablement une explication de la pratique qui a été suivie.

Troisièmement, je pense que la preuve qui a été faite, a suffi à réfuter les insinuations à l'effet que lorsque les pilotes, durant ces trajets

(texte français original)

sur les eaux restreintes n'ont rien à faire ou, comme nous avons entendu un témoin dire: "They have to put their feet up", et on avait l'impression à la fin que ces pauvres pilotes ne faisaient que "put their feet up". Vous avez eu des témoignages de voyages spécifiques à ce sujet. Il est bien évident que personne n'a prétendu que piloter sur le Lac Ontario c'était la même chose que piloter à l'intérieur du Canal Welland; que piloter sur le Lac Erié c'était la même chose que piloter sur le Canal Welland.

Mais, je crois que les témoins vous ont indiqué quelles fonctions exactement ils remplissaient lorsqu'ils voyageaient sur ces lacs. Au plan de la sécurité, qui est toujours le principe directeur, avec l'efficacité, le système actuel semble raisonnable moyennant certains ajustements. En particulier, je réfère à une recommandation de la Lake Superior Pilots Association demandant une connaissance des eaux spécifiques dans lesquelles le navire circule, et des examens sérieux pour les officiers, avant d'entrer dans la Voie Maritime.

Vous vous rappelez les fameuses instructions écrites données par la Shipping Federation à ces navires, leur disant que s'ils suivaient ceci qu'ils n'avaient pas besoin de pilotes. Et, la première chose qu'on a découverte, c'est que les instructions données étaient erronnées et que s'il y avait eu un capitaine qui avait eu le malheur de suivre ces instructions, il se serait produit très

(texte français original)

inévitablement un accident.

Je souligne aussi la contradiction, d'une certaine façon, dans l'attitude adoptée par les ports de Toronto et de Hamilton. Hamilton est venu témoigner ici que les pilotes locaux étaient absolument nécessaires à cause des dommages causés par les navires à leurs quais. Toronto prétend que le pilotage n'est pas nécessaire, mais qu'ils auront des pilotes disponibles pour les navires qui voudront s'en servir. Mais, qu'on a pas besoin de pilotes à Toronto. Je rappelle enfin que les règles de route sur les lacs sont encore différentes et sont différentes des règles internationales, et que même avec les améliorations et les changements qu'on vise à y apporter maintenant ces règles demeureront différentes des règles de route internationales.

Un autre facteur important. Je crois qu'il n'a pas été absolument démontré que le système de pilotes de port, recommendé par la Shipping Federation en particulier, serait plus économique que le système actuel. Tout d'abord, je suis convaincu qu'il y aurait nécessité de maintenir un service de pilotes de lacs pour les navires océaniques qui continueraient d'en demander. Il y aurait donc nécessité de prévoir la possibilité de ce service.

Vous devriez ajouter à la règle actuelle le coût de bateaux-pilotes, ou tout au moins le transport des pilotes à bord d'un remorqueur, peu importe le mécanisme dans chaque port. A l'heure actuelle, vous avez des bateaux-pilotes qui font la

(texte français original)

noeuvre dans les deux directions, c'est-à-dire à Cap Vincent ils vont embarquer un pilote de lac tout en ramenant un pilote de rivière; la même chose à l'autre extrémité du district, et ainsi de suite.

Vous aboutissez à un système, donc, où vous aurez la continuation de ce service et l'addition du coût de bateaux-pilotes dans chaque port. Vous aurez aussi, et à moins que l'on établisse un régime de pilotes à chacun des ports, vous aurez aussi, et c'est ce qui me paraît impossible, du moins pour certains ports, inconcevable, la nécessité occasionnellement de transporter des pilotes d'un port à l'autre le long des lacs.

Enfin, il ne fait aucun doute dans mon esprit que les armateurs devront faire face à des coûts de pilotage substantiellement plus élevés dans les ports américains s'ils obtiennent l'établissement d'un régime de pilotes de port exclusivement.

Je vous suggère tout simplement de consulter le tarif de pilotage américain qui existe, et qui a été déposé devant cette Commission, pour les divers ports de la côte des Etats-Unis, un peu partout. Et, je vous pose la question, à savoir si vous pensez, si vous croyez, que les pilotes du port de Chicago vont accepter de travailler à un tarif beaucoup plus moindre, ou ceux de Rochester ou de Cleveland, à un tarif beaucoup plus moindre que celui de leurs confrères dans les ports le long de la côte.

Je crois donc que toutes ces questions

(texte français original)

doivent être pesées avant d'adopter la recommandation de la Shipping Federation, à savoir que l'on est loin d'être sûr que le système de pilotes de port serait plus économique que le système actuel. Il serait, à mon avis, et très probablement, dans un assez court délai, plus coûteux à cause de l'augmentation des coûts aux armateurs du côté américain.

Je voudrais ajouter un autre argument, ou un autre point, qui celui-là est un point plus égoiste, c'est l'avantage qu'il y a, à l'heure actuelle, du régime actuel, pour les pilotes canadiens et les canadiens en général. Je vous demande simplement de comparer l'importance des ports canadiens sur les Grands Lacs avec l'importance des ports américains. Et je dis, établissez des systèmes de pilotes de port un peu partout du long des lacs, vous aurez ce résultat que vous aurez des pilotes canadiens à Toronto, à Hamilton et vous aurez des pilotes américains dans toute la quantité de ports du côté américain, du long des lacs, et que même selon la proposition de la Shipping Federation dans les cas de petits ports canadiens autre que le Lakehead et les ports canadiens dans le Lac Ontario, ces ports seraient desservis par les pilotes américains et non par des pilotes canadiens et avec le résultat que la proposition de la Shipping Federation se démontrera extrêmement désavantageuse à court terme, mais encore davantage à long terme, pour les pilotes canadiens. J'ai été assez critique du ministère des Transports et de l'Autorité du Pilotage hier, je voudrais cependant

(texte français original)

peut-être en profiter pour souligner que, sous cet aspect, l'entente survenue entre le Canada et les Etats-Unis est probablement une entente fort avantageuse pour les intérêts canadiens.

Je voudrais ajouter, enfin, qu'il est très facile, peut-être, de dire: que les Américains s'occupent de leurs problèmes, nous du côté canadien on s'occupera des nôtres, et faisons des divisions tout simplement. Mais, même si ceci n'est pas dans le mandat même de cette Commission, je pense qu'il s'agit d'un problème qu'elle ne peut ignorer. C'est le problème politique du côté américain, concernant la juridiction constitutionnelle en cette question. Si on limite le pilotage sur les Grands Lacs, on se limite pour une bonne part à un pilotage de port.

Il est vrai qu'aux Etats-Unis, en vertu de la Constitution, l'autorité fédérale est l'autorité qui a juridiction. Mais cette auorité a été déléguée ou laissées aux Etats qui l'a détenaient antérieurement. Et il m'apparaît assez clair qu'il y aura, à ce moment-là, des pressions du côté des Etats, vis-à-vis l'autorité fédérale américaine, pour contrôler eux-mêmes leur pilotage de la même façon que la situation se fait le long des côtes.

Enfin, je voudrais mentionner que l'argument de la Shipping Federation, à l'effet que les pilotes ne sont absolument pas nécessaires sur les Grands Lacs, sur les eaux non restreintes, n'est à mon avis absolument pas démontré. Il s'agit tout simplement d'une affirmation que l'on a faite. Mais, je

(texte français original)

voudrais ajouter qu'on a pas réussi à trouver, semble-t-il, un seul capitaine ou un seul officier de navire océanique pour venir témoigner devant cette Commission soit à Québec, soit à Montréal, soit à Toronto, soit à Ste-Catherines, soit à Ottawa, et pourtant il est venu des navires océaniques au Canada cette année.

Je pense que les personnes qui sont vraiment habilitées à savoir si oui ou non ils ont besoin de pilotes, c'est ceux qui font la fonction, ceux qui guident les navires océaniques qui viennent au Canada et sur les Grands Lacs en particulier.

Rattachée à cette question des exemptions, c'est subséquemment celle-ci. Je voudrais passer maintenant à cette question des circonscriptions de pilotage, et la définition de ces circonscriptions. J'ai mentionné tantôt, aujourd'hui plutôt, la nécessité d'insérer dans la loi la définition des circonscriptions de pilotage. Et la circonscription de pilotage constitue, si on peut dire, une entité juridique définie par l'Etat, à l'intérieur desquelles on impose un régime particulier aux navires circulant dans cette circonscription concernant l'emploi de pilotes.

Il y a , tout d'abord, la question des ports privés au Canada, et la question des pilotes de circonscriptions sur le Saint-Laurent, et sur les Grands Lacs.

En ce qui concerne le cas des ports privés, nous avons adopté comme position que le pilotage devrait y être soumis aux mêmes règles qu'ailleurs. Le port privé, en dépit de son nom, demeure un service

(texte français original)

ouvert à un grand nombre de navires de diverses nationalités, de divers pays et de diverses natures. Et nous croyons que tous les arguments généraux en matière de pilotage que nous avons mentionnés s'appliquent tout autant dans ce cas.

En ce qui concerne la circonscription de Québec, nous avons demandé que le législateur ajuste les limites de la circonscription en aval de Québec, nous avons suggéré une définition dans notre mémoire, paragraphe 616 de la pièce 671.

Quant à la partie en aval de cette circonscription, le port de Québec, nous croyons que le système actuel d'une partie conjointe se recouvrant, circonscription de Montréal et circonscription de Québec, doit demeurer. Je traiterai séparément de la question des pilotes de port à Québec.

En ce qui concerne la circonscription de Montréal, les pilotes ont recommandé le statu quo, et nous croyons que le système actuel est le système probablement le plus avantageux au plan du fardeau de travail des pilotes et au plan de l'efficacité du service. Et j'ajouterais, enfin, qu'au plan du coût aux armateurs, aux usagers.

La Shipping Federation a recommandé, comme vous le savez, la division du district de Montréal en deux districts; un district qui serait appelé le port de Montréal et qui s'étendrait à toutes fins pratiques jusqu'aux limites aval du port de Sorel, et un autre district qui irait de Sorel à Québec. Les pilotes se sont opposés à cette proposition.

(texte français original)

Je voudrais tout de suite souligner tout d'abord qu'il ne s'agit pas d'abord d'une question financière ou d'une question de personnel quant aux pilotes, dans cette question. En fait, que ce soit la Shipping Federation, ou nous-mêmes, je pense que le problème n'a même pas été soulevé devant cette Commission. En pratique, on peut imaginer le même tarif de pilotage ajusté selon les distances et personne n'en souffrira au plan revenu, et il s'agira tout simplement d'affecter un plus grand nombre de personnes à une section comparativement à la période antérieure, et c'est tout ce qui se produirait.

Evidemment, le plan qui est proposé aurait été fait au plan du fardeau de travail et, en particulier, en ce qui concerne le fardeau de travail des pilotes de Québec en aval. En effet, ceux-ci au lieu de débarquer, comme à l'heure actuelle, à Trois-Rivières devront se rendre à Sorel. Et, il en résultera une prolongation de la durée du trajet. Une pièce a été déposée sous la cote 962, à cet égard, et j'aimerais, demain matin, quand on aura retrouvé cette pièce y référer si possible.

LE PRESIDENT: Nous allons ajourner à demain matin, dix heures.

---Ajournement.

- -

- -

- -



(texte français original)

Le 8 janvier, 1965.
10:00 a.m.

M. LALONDE: Votre Seigneurie, un de mes amis armateurs m'a menacé de l'imposition d'une action de clôture et en conséquence avant que la motion soit faite je veux faire l'impossible pour condenser le reste de ma plaidoirie dans le moins de temps possible.

LE PRESIDENT: Même s'il vous menace d'une motion, cela ne veut pas dire qu'elle va être acceptée.

M. LALONDE: Mais je dois aussi ajouter que je commence à avoir un peu mauvaise conscience de la longueur de ma plaidoirie.

LE PRESIDENT: Ah! c'est très intéressant, je dois vous dire.

M. LALONDE: Hier, un point a été soulevé en rapport avec les corporations de pilotes, à savoir -- je devrais plutôt dire un double point -- la légalité de la disposition selon laquelle un membre une fois admis dans une corporation ne pourrait s'en retirer tant qu'il est détenteur du brevet de pilote et le deuxième point, je crois, qui doit être dissocié et considéré différemment, à côté, la légalité même de la mise en commun des fonds, peu importe la durée de l'association ou de la corporation.

En ce qui concerne le premier point, je rappelle que les corporations sont créées en vertu de la deuxième partie de la loi fédérale des compagnies, et j'attire l'attention de la Commission sur l'article

(texte français original)

145, paragraphe 2, sous-paragraphe F. En vertu de cet article on déclare que, comme dans toutes les compagnies, les incorporateurs doivent déposer un mémoire de convention auquel on annexe les règlements. Et l'article 145, paragraphe 2, et je cite le texte anglais, déclare:

> "and more particularly setting forth bylaws upon the following matter"

Et au paragraphe F, on lit:

> "Whether or how members may withdraw from the corporation."

Ce qui, à mon avis, ne laisse aucun doute qu'en vertu de la loi fédérale sur les compagnies il est permis d'avoir des règlements dans une corporation, règlements en vertu desquels on pourrait déclarer qu'un membre peut ou ne peut pas se retirer de la corporation moyennant certaines conditions.

Une fois ce point considéré, il y a l'autre point, la légalité du fonds commun. Je pense que ce second point ne devrait pas soulever de difficultés sérieuses au plan juridique. Il s'agit simplement d'une décision libre, volontaire, d'une personne de disposer de son revenu d'une certaine façon.

Je crois, encore une fois, que ce problème doit être dissocié de la durée de la convention et on peut considérer par analogie, si vous voulez, cela à une société professionnelle, une société réelle, professionnelle, où les associés conviennent de mettre tous leurs revenus professionnels dans un fonds commun et de la partager selon une certaine base après déduc-

(texte français original)

tion de certains frais d'administration.

LE PRESIDENT: Evidemment, du moment qu'il n'y a pas d'objection, je comprends cela.

M. LALONDE: Mais, c'est comme tout contrat.

LE PRESIDENT: Tout contrat n'engage que dommages et intérêts. Et si quelqu'un ne veut plus, à un moment donné, en dépit de ce qu'il a signé, que son revenu soit versé à la corporation, il n'a seulement qu'à aviser et le tiers est responsable s'il ne paie pas directement l'individu quitte à la corporation de prendre des procédures en dommages et intérêts contre l'autre. Mais, ce que je me demandais, si le pool est quelque chose qui soit souhaitable pour un endroit, pourquoi est-ce que cela n'est pas dans les règlements du pilotage comme dans les autres districts où c'est en vigueur?

M. LALONDE: Je suis tout à fait d'accord, Votre Seigneurie. Je crois que, en effet, la disposition concernant les fons communs, étant de caractère universel, comme je l'ai indiqué dans tous les cas des pilotes non-salariés, devrait sûrement faire l'objet, s'il y a quelque doute, d'une disposition à cet égard.

Sur un deuxième point, je voudrais revenir sur la question des exemptions du pilotage, et juste référer une seconde à la pièce 1141, pièce de nature confidentielle, déposée devant cette Commission, et qui a à voir avec les salaires et les bénéfices d'appoint des capitaines de navires de lacs.

(texte français original)

Mon collègue, Me. Mahoney, m'informe que la deuxième pièce concernant les bénéfices d'appoint se rapporte à une seule compagnie alors que la première pièce, concernant les salaires, constituerait une analyse couvrant plusieurs compagnies, - une sorte de moyenne.

Et je soulève ceci en rapport avec la question des exemptions car je note dans cette deuxième pièce, 1141, un montant substantiel accordé pour pilotage de navires de lacs d'un tonnage de 2,500 à 8,000 tonnes brutes.

Maintenant si on passe aux navires au delà de 8,000 tonnes, on s'aperçoit que dans le cas de cette compagnie la moyenne d'argent versé pour fins de pilotage, alors que dans le premier cas était au delà de $1,000, tombe dans le deuxième cas à moins de $100, et dans le troisième cas, c'est-à-dire les navires d'au dela de 12,000 tonnes à moins de $500.

Evidemment, il n'y a pas d'explication. Il s'agit d'une pièce qui a été déposée subséquemment à la fin des séances et on n'a pas eu l'occasion de contre-interroger personne sur cette pièce. Mais tout ce que je souligne, c'est qu'il semblerait que dans le cas de navires de lacs de fort tonnage, ou bien quelqu'un d'autre fait le pilotage ou bien les capitaines ont décidé de le faire gratuitement, ce qui m'étonnerait.

J'en étais à examiner, à la fin de la séance, hier après-midi, la proposition de la Shipping Federation visant à cinder le district de Montréal en

(texte français original)

deux divisions, dont le point de division serait les limites du port de Sorel.

Et, j'en étais à parler du fardeau de travail additionnel qu'une telle proposition représenterait pour les pilotes ayant à piloter de Québec à Sorel. Mon confrère, Me. Brisset, a déposé la pièce 962 qui est une pièce donnant le cas de 12 navires préparée par le surintendant régional des pilotes à Montréal et donnant le temps pris par ces 12 navires pour des voyages en remontant le Saint-Laurent et en descendant le Saint-Laurent.

Evidemment, cette pièce n'a aucune prétention à être valide tacitement, il s'agit de 12 navires choisis dont les critères ne sont pas indiqués, mais j'imagine choisis au hazard. Et on s'aperçoit que sur ces 12 navires, le voyage minimum en remontant le Saint-Laurent était de 7 heures et 10 minutes et le voyage maximum dans ce cas s'étendait jusqu'à 13 heures. Et en descendant, on a ici un minimum de 6 heures et 15 minutes et un maximum de 11 heures.

Il y a lieu de noter que ces voyages sont tous accomplis entre le 1er mai et le 22 octobre, donc durant une période de l'année où la navigation n'est pas sujette aux difficultés particulières qu'on rencontre au printemps ou à l'automne, ou à la fin de l'automne.

Ces chiffres parlent par eux-mêmes. Je pense que vous avez eu l'occasion de faire le trajet entre Montréal et Québec, de constater la continuité de l'attention requise de la part du pilote à bord du

(texte français original)

navire durant ce trajet dans cette circonscription.

Je suggérerais simplement à la Commission de regarder ailleurs dans le monde, de voir si vous avez des circonscriptions de pilotage analogue, et requérant une attention aussi constante que celle du district de Montréal et où on demandera au pilote d'être constamment en devoir, de fournir un effort constant durant des périodes, même durant la belle saison, s'étendant jusqu'à 13 heures.

Je pense que les pilotes de Montréal, lorsqu'ils ont fait des démarches en vue d'obtenir la division à Trois-Rivières ont réussi à réduire substantiellement la durée du trajet par rapport à la période antérieure, mais que même à l'heure actuelle la durée du trajet se compare très favorablement en ce qui concerne effort et longueur de trajet avec n'importe quelle autre circonscription de pilotage dans le monde et je crois qu'il serait erronné d'allonger encore la distance du trajet pour ces pilotes de Québec à Trois-Rivières.

En ce qui concerne maintenant le cas des pilotes dans le port de Montréal ou qui deviendrait le district du port de Montréal. Je crois qu'on n'a pas fait de démonstration à l'effet qu'il y aurait une réduction des coûts du service de pilotage par une telle proposition.

Nous aurions toujours le problème des ancrages à Lanoraie et il est bien évident qu'une circonscription qui s'étendrait sur environ 40 milles ne pourrait être considérée comme un port au sens tradi-

(texte français original)

tionnel pour fins de pilotage, c'est-à-dire ce qu'on appelle des "docking pilots" dans tous les ports au monde sont des gens qui vont d'un quai à l'autre et qui font, en définitive, beaucoup ce que les pilotes actuels du port de Montréal font, et que l'établissement de ce nouveau district de Montréal à toute fin pratique aboutirait en très peu de temps à la même situation que celle que nous avons actuellement. C'est-à-dire que vous auriez un certain nombre de pilotes qui, à toutes fins pratiques, seraient affectés continuellement à faire des déplacements dans le port de Montréal et d'autres pilotes iraient chercher des navires à Sorel, les amèneraient et les conduiraient à nouveau vers la mer de Montréal à Sorel.

Je pense qu'il n'en résultera pas une simplification administrative, il n'en diminuera pas une diminution du coût. Tout ce qu'on aura fait au bout de la ligne, cela rura été d'augmenter le fardeau de travail des pilotes de Québec à Sorel, en ce qui concerne la durée du trajet, et peut-être un peu de diminuer l'expérience des pilotes du port de Montréal qui, à l'heure actuelle, ne font que des déplacements et qui pourraient être, à l'occasion, appelés à conduire des navires à Sorel, ou à aller chercher des navires à Sorel.

Alors, l'argument de l'expertise que nous avons à l'heure actuelle en faveur du système de pilotes du port de Montréal pourrait être amoindri ou diminué, à mon avis.

En somme, les pilotes de la circon-

(texte français original)

scription de Montréal jugent que le système qui existe à l'heure actuelle est le système qui, encore une fois, au plan de l'efficacité du service, au plan du fardeau du travail, est le système le plus efficace. Il n'y a aucune nécessité technique ou logique pour que les limites de la circonscription de pilotage coincident avec celles du port.

En ce qui concerne la situation à l'entrée de la Voie Maritime. Il y a évidemment lieu, je crois, de clarifier les règlements et la loi, à l'heure actuelle, en ce qui concerne les limites en amont de la circonscription de Montréal.

Il semble, à l'heure actuelle, qu'il y ait partie conjointe comme dans le port de Québec. Maintenant, les limites ne sont pas précises. Les limites, par exemple, dans la loi marchande sont encore définies comme à l'époque antérieure à la Voie Maritime du Saint-Laurent, et d'autre part les règlements concernant le district de Cornwall ne sont pas très précis non plus quant à la limite exacte de la Voie Maritime en amont. Il y aurait lieu, sûrement, de préciser cette question.

Il y aura probablement lieu de maintenir une certaine région conjointe, mais il y aurait lieu, sûrement, de la définir mieux qu'elle l'a été faite à l'heure actuelle. Quant aux difficultés concernant le changement de pilotes à Saint-Lambert, ces difficultés semblent avoir été réglées, et durant le cours de cette année aucune difficulté particulière n'a été rencontrée.

Les armateurs se sont plaints qu'ils ont

(texte français original)

été obligés d'indemniser les pilotes du port pour la période durant laquelle ils déplaçaient les navires le long du quai de Saint-Lambert. A ceci je dirais qu'il n'y a rien d'étonnant si on compare l'expérience ailleurs, n'importe où au monde, quand il y a des déplacements de navires d'un endroit à un autre avec un pilote à bord. Peut-être que ce qu'il y a d'étonnant c'est que les armateurs n'aient pas eu à payer rien pour ce service antérieurement.

Quant au paiement de détention aux pilotes de Cornwall, une pièce a été déposée sous la cote 1420. Et je note que dans cette pièce on se plaint du paiement de retenue, de détention, aux pilotes du port de Montréal et aux pilotes de Cornwall en même temps.

Je note en particulier que cette pièce rapporte comme dernier incident, le 9 juillet 1964, et on m'informe que depuis cette date une modification a été faite dans l'administration, dans le "dispatching" et qu'à toutes fins pratiques il y a très, très peu de cas où il y aurait occasion à double détention.

En ce qui concerne la circonscription de Cornwall il y a, évidemment, lieu de clarifier la situation de Saint-Régis à Snell Lock, à l'écluse Snell en territoire américain. La situation actuelle est très confuse et j'ai déposé, je crois, de la correspondance avec les autorités américaines. J'ai essayé d'obtenir, depuis un an, une clarification de la position des pilotes canadiens lorsqu'ils naviguent dans ces eaux et ce tant de la Coast Guard américaine que de

(texte français original)

l'administration du pilotage à Washington, et on ne m'a rien répondu sauf de ma dire que la question était à l'étude.

Quant au bassin des Grands Lacs. Comme vous le savez, la situation actuelle est que vous avez une opération conjointe du pilotage du Canada et des Etats-Unis sur les Grands Lacs à partir de la frontière entre le Canada et les Etats-Unis à Saint-Régis. Et, que ces opérations conjointes prévoient le pilotage obligatoire dans un certain nombre de districts, dans trois districts, et une connaissance locale minimum requise sur les eaux non restreintes des Grands Lacs.

La Shipping Federation of Canada a fait une recommandation importante concernant la division du bassin des Grands Lacs. En somme, cette recommandation a pour objet d'établir cinq districts de pilotage différents de ceux qui existent à l'heure actuelle, et de diviser les Grands Lacs en sphères d'opérations exclusives à un pays par rapport à un autre.

Les commentaires que j'ai à faire à ce sujet se divisent en deux catégories. J'aurais des commentaires à faire, tout d'abord, quant au principe même des sphères d'opérations exclusives à un pays. Et j'en aurais aussi à faire quant à l'établissement de nouvelles limites aux districts telles que prévues.

Tout d'abord quant au principe des sphères d'opérations exclusives à un pays. Je crois qu'en dépit des déclarations de principes à l'effet

(texte français original)

que l'opération demeurera de caractère international, il est évident que ce système conduira, en pratique, à une dislocation complète du régime conjoint et probablement à sa disparition éventuelle; et qu'en définitive chaque pays ayant juridiction administrative exclusive sur une partie des Grands Lacs, ce pays se considérera comme complètement libre éventuellement de faire ce qu'il veut dans sa juridiction, que ce soit le Canada ou les Etats-Unis.

Et, j'ajoute que même si la recommandation de la Shipping Federation n'amenait pas la disparition du régime conjoint qui a été adopté, la proposition de la Shipping Federation n'apporte pas de solution au problème rencontré. Car, en effet, et vous avez eu des témoins tant américains que canadiens, ici, en ce qui concerne l'opération courante du pilotage, l'opération ordinaire, immédiate du pilotage.

Il n'existe pas de problème sérieux et grave entre les pilotes américains et les pilotes canadiens, sauf un. Le problème sérieux qui existe résulte de la différence de statut entre les pilotes des districts numéros 2 et 3, les pilotes canadiens des districts numéros 2 et 3, par rapport aux pilotes américains, les uns étant purement salariés de l'Etat et les autres étant des entrepreneurs dont les revenus varient conformément au tarif.

Je ne reviendrai pas sur cette question immédiatement, vous savez les implications de ceci en pratique.

Mais, à part de ce problème qui résulte

(texte français original)

de la question du statut, on peut dire qu'il n'y a pas de problème sérieux entre les deux groupes de pilotes et que l'administration, l'opération courante du pilotage, se fait d'une façon fort raisonnable entre les deux groupes.

Il y a différence d'opinion qui se négocie et qui se discute entre personnes raisonnables.

Il est évident que l'établissement de tout régime nouveau requiert une période d'adaptation. Et vous avez eu ici l'établissement en 1961 sur les Grands Lacs d'un régime tout à fait nouveau en rapport avec lequel ni le Canada ni les Etats-Unis n'avaient aucune expérience antérieure nulle part ailleurs en matière de pilotage.

Vous avez étudié la situation sur la côte du Pacifique. La question n'avait pas été réglée là-bas. Ici, on a eu un premier effort, une première tentative d'établir un nouveau système. Ce système on a dû le mettre en place rapidement. Et, même si nous croyons que certaines erreurs administratives, en particulier, auraient pu être évitées au moyen de consultation préalable des intéressés tant armateurs que pilotes, je crois qu'on doit venir à la conclusion que l'opération générale du pilotage sur les Grands Lacs a raisonnablement fonctionné à date.

Et, peut-être un des graves problèmes rencontrés par les armateurs a été le problème des délais, de la perte de temps, dans le district numéro 2. Je soumets respectueusement que ce problème-là est relié à des facteurs techniques, comme la situation de

(texte français original)

la congestion au canal Welland, la situation de l'incapacité du port de Détroit de recevoir la quantité de navires qui fréquentent ce port, l'insuffisance de quais, et des facteurs comme ceux-là.

Mais que, quant aux autres facteurs, concernant le pilotage lui-même, il s'agit d'une opération qui a raisonnablement bien fonctionné, si on considère le peu de temps qu'on a eu pour roder le système.

J'ajoute un troisième facteur en ce qui concerne ce principe de l'établissement de sphères exclusives de pilotage. Donc, j'ajoute un autre facteur en rapport avec cette proposition des armateurs.

Je crois qu'il y a une illusion de la part des armateurs s'ils croient ainsi parvenir à réduire le coût du pilotage sur les Grands Lacs.

J'ai dit hier que si on arrivait à l'établissement de pilotes de port, soit exclusivement canadiens, soit exclusivement américains, le total du coût aux armateurs serait probablement plus élevé qu'il l'est à l'heure actuelle. Et je dis la même chose si on parle de l'établissement de zones exclusives d'opérations.

Le système qui est proposé aura très évidemment pour effet d'accorder aux Américains juridiction exclusive sur un beaucoup plus grand nombre de ports et d'eaux restreintes qu'aux Canadiens. Et connaissant l'expérience des coûts du pilotage aux Etats-Unis, il devrait être évident que les coûts du pilotage en tant au moins que les Américains sont concernés aug-

(texte français original)

menteront substantiellement.

Un autre facteur qu'il y a lieu de mentionner, quant à cette proposition, c'est qu'elle aurait pour effet, en ce qui concerne le district numéro 2, de restreindre les pilotes canadiens exclusivement à l'intérieur du canal Welland. Il y a eu des témoignages devant cette Commission quant aux conditions physiques et psychologiques de l'exercice du pilotage continuellement à l'intérieur d'un canal comme le canal Welland.

Il est bien évident que si les pilotes étaient appelés à piloter constamment et exclusivement à l'intérieur du canal Welland, il faudra substantiellement agrandir la période de repos entre les voyages. Il s'agit de voyages qui sont longs et qui requièrent une attention constante, qui représentent une tension constante sur la personne. Et on ne pourrait songer à embatquer durant des saisons complètes des pilotes à bord des navires avec des périodes d'à peine parfois de dix heures de repos et recommencer comme ceci durant toute une saison. Il est très évident qu'aucun groupe de pilotes ne consentirait à opérer dans des conditions comme celles-ci sans avoir des périodes de repos beaucoup plus considérables qu'elles l'ont été jusqu'à maintenant. Ce qui, en fait, implique une augmentation du nombre de pilotes dans cette circonscription si ceci se produisait.

Enfin, je voudrais souligner, encore une fois, le fait que le nombre de ports et la zone exclusive cédée aux Américains par la proposition de la

(texte français original)

Shipping Federation serait beaucoup plus grande que celle qui est réservée aux Canadiens.

Vous avez eu la pièce 1292, qu'on la dessine comme on voudra, qu'on la dessine comme je l'ai dessinée au comme la Shipping Federation l'a dessinée, vous arrivez à une situation où selon mes propres marques, si on considère la possibilité que le pilotage sur les eaux non restreintes soit maintenu sous une forme ou sous l'autre, vous avez 4 des 5 Grands Lacs qui sont ainsi cédés complètement aux Américains sauf quant aux ports de Fort William et Port Arthur. Et vous maintenez la région canadienne qui serait le canal Welland, le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Cornwall. Et même la proposition de la Shipping Federation prévoit qu'éventuellement il pourrait peut-être y avoir des pilotes américains exclusivement dans le port de Rochester, par exemple, sur le lac Ontario, au fur et à mesure du développement du trafic maritime.

Maintenant, si on prend le dessin ou les marques faites par la Shipping Federation qui éliminent complètement le pilotage sur les eaux non restreintes vous aboutissez à ce résultat que vous avez une zone canadienne ou américaine, qui sont présentement des districts, que les Canadiens pilotent de Cornwall à Port Colborne et ils ont autorité sur les ports du lac Ontario, en territoire canadien, c'est-à-dire Hamilton, Toronto. Et si vous regardez les ports américains même sur le lac Ontario ils sont indiqués en bleu, indiquant qu'on les cède aux Améri-

(texte français original)

cains. Et alors vous avez le port d'Oswego, le port de Rochester sur le lac Ontario, qui sont cédés aux Américains; ensuite tous les ports sur le lac Erié, tous les ports sur le lac Huron et la baie Georgienne, tous les ports sur le lac Michigan et tous les ports sur le lac Supérieur sauf Lakehead sont cédés aux Américains.

Notre position est que pour une fois que le Canada semble avoir fait, peut-être, une bonne entente avec les Etats-Unis, une entente qui nous semble assez favorable, nous ne verrions pas pourquoi le gouvernement canadien prendrait les devants pour aller céder, en définitive, tous les avantages qu'il a acquis à date.

Donc, sur cette question de principe des sphères d'opération exclusives, nous nous prononçons catégoriquement contre cette recommandation. Le système devrait être maintenu comme un système conjoint avec parité du nombre des pilotes sur l'ensemble des Grands Lacs, sur l'ensemble du bassin des Grands Lacs.

Quant à l'établissement de nouvelles limites au district, la proposition de la Shipping Federation, j'ai dit aboutirait à la création de cinq districts. La pièce 1282 de la Shipping Federation malheureusement n'en indique que quatre, mais vous vous rappelez que la proposition prévoyait un district américain sur une distance de quelques milles entre la frontière à Saint-Régis et l'écluse Eisenhower. Cette circonscription n'est pas indiquée sur la pièce. Il y aurait sûrement lieu d'apporter une correction à cet

(texte français original)

effet.

Alors, vous avez ensuite la circonscription canadienne depuis Eisenhower à Kingston; circonscription canadienne, canal Welland; circonscription américaine qui couvre toute la St. Mary River, Detroit River; circonscription américaine, enfin, qui couvre la région de Sault Sainte-Marie. Il y a lieu de se rappeler qu'alors que vous avez trois districts, donc, vous aboutissez à cinq districts selon cette proposition.

Et, il y a lieu de noter que la création, l'addition de districts représente automatiquement l'augmentation du nombre total des pilotes requis et ce pour une raison bien simple: c'est que plus vous ajoutez des transferts, des changements de pilotes d'un navire à un autre, plus vous augmentez vos délais d'attente et vos délais de transport. Il est évident que si vous avez une circonscription de pilotage de 80 milles et que vous la divisez en deux circonscriptions de 40 milles, par exemple, si vous aviez 80 pilotes pour faire ce travail antérieurement, deux fois 40 ne suffiront plus pour le faire une fois que vous aurez divisé votre circonscription pour la simple raison que vous ajoutez, à ce moment-là, des délais de transport, des délais d'attente, à chaque bout de la circonscription, c'est-à-dire à quatre endroits, en définitive, au lieu de deux comme antérieurement.

LE PRESIDENT: La division qu'il y a eu entre Montréal et Québec, est-ce qu'on va avoir cet exemple-là?

(texte français original)

M. LALONDE: Je crois que vous allez vous en rendre compte en effet. Maintenant, cela va être plus difficile parce que vous avez eu en même temps la création des pilotes du port de Montréal. Alors, il est très difficile d'évaluer -- et une augmentation du trafic maritime -- alors, à quoi est du quoi? Mais je pense qu'au simple plan logique cet argument se tient parfaitement.

Cette proposition aura, en outre, comme résultat l'addition de deux services de bateaux-pilotes, l'un à Saint-Régis, puisque actuellement les pilotes débarquent à l'écluse Snell, et l'autre à Southeast Shoal sur le lac Erié. Et, dans le cas de Southeast Shoal en particulier, il s'agira sûrement d'un bateau-pilote qui coûtera cher, puisqu'il faudra que ce bateau-pilote aille plusieurs milles au large sur des eaux non restreintes du lac Ontario et devra être construit pour faire face à toutes les températures à cet endroit.

Je ne compte pas, ici, les coûts additionnels représentés par les bateaux-pilotes requis dans les ports, ou par les frais représentés par le transport de pilotes à board de remorqueurs ou d'autres moyens dans tous les ports du lac Ontario, frais qu'on est pas obligé d'encourir à l'heure actuelle s'il y a un pilote à bord.

En somme, l'un dans l'autre, la recommandation du capitaine Johnson, qui vise à la création de quatre districts au lieu de cinq, est peut-être préférable à celle de la Shipping Federation puisqu'elle aura comme résultat, tout d'abord, de n'avoir que quatre

(texte français original)

districts au lieu de cinq, et de réduire à deux seulement le nombre total de bateaux-pilotes requis sur tout le bassin des Grands Lacs. La proposition de la Shipping Federation ajoute deux bateaux-pilotes; celle du capitaine Johnson les réduit, au total, à deux.

Maintenant, passons à la question du financement du pilotage. Comme je l'ai indiqué, vous avez une diversité dans le mode de financement au Canada. Tantôt vous avez un tarif qui ne couvre que la rémunération des pilotes, tantôt vous avez un tarif, comme sur le bassin des Grands Lacs, qui couvre les frais d'administration au complet.

Vous avez aussi une diversité dans la base du tarif. Tantôt vous avez un tarif à taux fixe, comme c'est le cas dans les circonscriptions de Cornwall et de Kingston et sur les Grands Lacs, tantôt vous avez un tarif à taux variable, soit basé sur le tirant d'eau, la jauge nette ou brute, la distance, ou n'importe quelle composition de ces trois facteurs.

Les pilotes du Saint-Laurent et des Grands Lacs ont fait des recommandations à ce sujet, des recommandations qui rapportent quant à l'objet du tarif. Et ils ont recommandé à ce sujet un tarif à deux branches couvrant des frais d'administration et la rémunération des pilotes d'autre part. Ils ont fait des recommandations quant à la modalité du tarif, suggérant un système qui comprendrait tirant d'eau et jauge, au moins ces deux éléments, et enfin des recommandations quant au critère devant présider à l'établissement du montant précis ou spécifique du tarif à

(texte français original)

tel ou tel moment.

En ce qui concerne l'objet du tarif, j'ai mentionné lorsque je discutais des principes directeurs de la réforme du pilotage des arguments économiques en faveur du principe du paiement des frais d'administration par les usagers.

Vous constaterez dans le volume 95, aux pages 11,884 et suivantes, les motifs qui ont présidé à la division du tarif à la recommandation visant à diviser le tarif en deux branches. Vous pourrez aussi consulter les arguments présentés par la Fédération à ce sujet aux paragraphes 555 et suivants de son mémoire, pièce 671.

Aux arguments qui sont présentés à ces endroits, je voudrais ajouter le suivant qui est, que dans le cas des navires exempts du pilotage obligatoire au Canada, dans les ports et ainsi de suite, ces navires qui pourraient être prévus au-dessus d'un tonnage minimum pourraient être requis de payer la partie du tarif se rapportant à l'administration, en tout temps, s'ils utilisent ou non un pilote.

Les raisons pour cette recommandation sont les suivantes: ces navires, occasionnellement, ont recours aux services d'un pilote, et même s'ils ne les utilisent que deux ou trois fois par année le service leur est extrêmement utile à cette occasion, et les autres armateurs, en définitive, paient pour le maintien de ce service continuellement.

Deuxièmement, il est indubitable que le fait qu'il existe du pilotage dans un endroit contribue

(texte français original)

à augmenter la sécurité de la navigation en général et que tous les navires qui fréquentent ces endroits peuvent bénéficier d'une plus grande sécurité lorsqu'ils fréquentent le port du fait qu'il existe un service de pilotage sur les navires qui ne sont pas exempts du pilotage et qui utilisent des pilotes.

Ce régime est celui qui est appliqué en Allemagne, à l'heure actuelle, sur la rivière Elbe, par exemple, et aussi dans les autres ports allemands.

Cette proposition qui aurait pour objet d'imposer le paiement des frais d'administration aux usagers en plus des frais de rémunération des pilotes ne représenterait pas une augmentation tellement considérable du tarif du pilotage puisque, en effet, il s'agit seulement de couvrir les services terrestres, en pratique. Les services de bateaux-pilotes étant déjà payés par les armateurs.

En fait, certains services de bateaux-pilotes appartenant au gouvernement, en particulier celui des Escoumains, par exemple, semble être rémunérateurs au gouvernement et pourraient probablement être réduits éventuellement si on opérait simplement sur une base sans profit, c'est-à-dire que la branche du tarif qui serait affectée à l'administration devrait couvrir tout simplement les opérations courantes et la dépréciation et ne devrait rapporter aucun profit aux pilotes ou à personne.

Comme il s'agit de couvrir seulement les services terrestres, ces services terrestres n'augmentent pas en proportion avec l'augmentation du trafic

(texte français original)

maritime. Que vous ayez, par exemple, un service de radiotéléphonie, eh! bien, à l'intérieur de certaines limites vous êtes obligés de maintenir le même personnel et le même service, qu'ils soient utilisés vingt fois par heure ou cinq fois par heure. Et, plus le trafic maritime augmentera il y a lieu de croire que la proportion des frais d'administration représentée par les services permanents n'augmentera pas dans la même proportion.

Si on examine les pièces déposées devant cette Commission, et en particulier la pièce 1295, qui constitue les frais d'administration assumés par le gouvernement à l'heure actuelle en matière de pilotage. Nous avons pris les frais totaux d'administration au Canada à l'heure actuelle. Eliminant les coûts sur les Grands Lacs, puisque ceux-ci sont déjà paysé par les armateurs, on en arrive à un résultat comparativement aux sommes totales représentées par le tarif à l'heure actuelle, à une somme qui représenterait environ 15 pour 100 du tarif actuel, pour tous ces frais.

Et là, j'entre ici des régions, des ports, à mon avis, des petits ports, où il y aurait probablement lieu qu'il y ait un subside direct, comme je le disais hier, pour couvrir les frais d'administration. En fait, si on prend simplement le Saint-Laurent, par exemple, et la partie non couverte du Saint-Laurent présentement en ce qui concerne les frais d'administration, ce pourcentage serait de beaucoup inférieur à 15 pour 100.

Nous sommes d'avis que cette augmenta-

(texte français original)

tion du tarif en rapport avec les frais d'administration n'aurait aucun effet dommageable sur le trafic maritime.

En fait, vous avez eu l'expérience de la Voie Maritime du Saint-Laurent depuis 1961 où on a établit des tarifs de pilotage beaucoup plus élevés que ceux qui existaient antérieurement. Et, en dépit de ceci, le trafic maritime sur le Saint-Laurent, dans la voie maritime du Saint-Laurent, n'a fait qu'augmenter, si vous prenez l'expérience de la dernière année, et vous pourrez consulter les chiffres produits par la Voie Maritime du Saint-Laurent. Et les prévisions qu'on nous fait pour l'année à venir semblent aussi optimistes.

En ce qui concerne la base du tarif nous prétendons qu'il y a lieu d'abandonner le tarif unique et d'opter pour un tarif flexible comportant plusieurs éléments, en particulier la jauge et le tirant d'eau.

Nous avons dit, tout d'abord, que selon nous le tarif unique, fixe, constitue une injustice à l'égard des petits navires ou bien ceci démontre que de toute façon le coût du pilotage est un facteur tellement mineur que la base du tarif n'a pas d'importance pour les armateurs.

Nous croyons aussi que le taux variable, basé sur tirant d'eau, tonnage, etc., garantit plus de stabilité au tarif que le tarif à taux fixe. Si vous prenez le cas du tarif sur les Grands Lacs, par exemple, depuis 1961 il a fallu le changer à tous les ans.

(texte français original)

Le revenu des pilotes est relié à deux facteurs en particulier: la capacité du navire et le nombre de navires.

L'expérience, dans le passé, a été de voir que le nombre de navires, comme tel, n'augmentait pas beaucoup, augmentait relativement peu, navires océaniques. Par ailleurs, le tonnage a augmenté, avec le résultat que les pilotes ont pu maintenir une progression raisonnable de leur revenu sur une période d'années. Que si vous aviez, durant cette période eu un tarif fixe, basé simplement sur le nombre de navires, nombre de voyages, le résultat net en aurait été qu'il nous aurait fallu amender le tarif presqu'à chaque année, parce que le nombre de voyages, le nombre de navires, n'augmentait pas suffisamment pour assurer aux pilotes un revenu qui était proportionnel à l'accroissance des revenus dans le reste de l'économie.

Il y a évidemment ici, dans notre proposition un cas particulier qu'il faut faire en rapport avec les déplacements de navires dans les ports. En ce qui concerne ces cas nous n'avons pas d'objection à ce qu'un tarif fixe soit maintenu, mais nous croyons que dans ces cas aussi la jauge et le tirant d'eau pourraient être utilisés ou tout au moins qu'on pourrait avoir un tarif de déplacement qui varie avec la jauge du navire.

En ce qui concerne la rémunération des pilotes, cette question a été reliée étroitement à celle du statut du pilote. Et le débat, en bonne partie, a été de savoir si la rémunération devait être

(texte français original)

un facteur relié au tarif ou un salaire fixe ou ce qu'on a appelé un "target income" -- je vais utiliser le mot anglais, faute d'une traduction appropriée. En ce qui concerne la rémunération reliée au tarif, nous optons pour cette position.

Nous soutenons que le fait que la fonction de pilote est extrêmement variable, par exemple quant à la longueur du trajet, quant à la nature du travail, quant aux types de navires, que cette fonction même, cette variation dans la fonction, doit être représentée par une variation dans le tarif. Et nous croyons qu'il y a des avantages à relier, des avantages au plan de l'efficacité du service, la rémunération avec les principales variations de la tâche. Il y a aussi des avantages à relier la rémunération à la production générale et à la productivité du pilote. En particulier, un tel régime devrait inciter les pilotes à faire le plus grand nombre de voyages possible à l'intérieur des limites de sécurité.

On a cherché à refuter cet argument en disant: puisque les pilotes mettent leur argent dans un fonds commun, quelle utilité y a-t-il à avoir un tarif à taux variable?

Je voudrais souligner ici que le fonds commun, que la mise de l'argent dans le fonds commun n'implique pas qu'ensuite ce fonds commun est partagé également entre tout le monde comme un salaire. Vous avez le règlement du partage des fonds communs. Vous noterez que les fonds communs ne sont pas répartis également mais sont basés essentiellement sur le nombre

(texte français original)

de voyages accomplis par les pilotes.

LE PRESIDENT: Sur le Saint-Laurent?

M. LALONDE: Sur le Saint-Laurent.

LE PRESIDENT: Dans le sens disponible et peut.

M. LALONDE: Oui. Que ce soit sur une base ou l'autre mais qui est reliée à la disponibilité de la personne et au travail de la personne, qu'il soit physiquement à bord du navire ou pas.

Le fonds commun vise en outre àprotéger les pilotes en fonction, qui serait désavantagé par le fait de l'inégalité dans l'affectation à des types de navires différents, des navires plus larges, des navires plus rapides, des navires plus gros, des navires plus petits, ainsi de suite.

Et je coirs que l'élément fonds commun ne constitue par un argument valable pour s'objecter à la rémunération reliée au tarif.

Quant au salaire fixe, eh! bien, vous avez eu l'expérience dans les districts 2 et 3 sur les Grands Lacs. On a souligné les inconvénients résultant de la différence du système entre les Américains et les Canadiens. On a souligné le manque d'incitation que ceci représente à faire le plus grand nombre de voyages possibles. Le fait qu'il n'en résulte aucune pression pour accélérer la célérité du service. Les effets de ceci sur le statut et le prestige de la profession, comme telle. Le fait que les armateurs eux-mêmes ont maintenant abandonné une telle approche qu'ils avaient pourtant soutenue dans les années antérieures.

(texte français original)

Et enfin, le fait qu'à l'étranger, que ce soit le cas de la Hollande ou de la Belgique, par exemple, dans le cas des salaires fixes on en est venu à ajouter toutes sortes de techniques pour augmenter la production.

Vous avez entendu un témoin vous expliquer comment les administrateurs et les pilotes en Belgique en étaient rendus à se promener avec leur règle de calcul, leur "slide rule" pour calculer combine, s'ils faisaient tel acte ou tel geste, cela leur rapporterait par rapport à tel autre et tel autre.

En définitive, il a fallu réinsérer donc toutes sortes de techniques en vue d'inciter à augmenter la productivité.

Et tandis que je suis sur cette question, je voudrais juste apporter une correction à une affirmation qui a été faite en rapport avec le rapport de la Commission Audette. J'ai lu en quelque part, je crois dans le mémoire de la Shipping Federation, que la Commission Audette suggérait un salaire fixe. J'ai lu attentivement le rapport de la Commission Audette et nulle part on ne trouve une telle recommandation. Ce qu'on trouve dans le rapport de la Commission Audette c'est une recommandation visant à standardiser la base du tarif à travers le Canada. Et nulle part on propose un système de salaire fixe ou de "target income", et même la Commission Audette s'est prononcée catégoriquement contre l'établissement d'un salaire minimum garanti ou d'un revenu minimum garanti que certains pilotes avaient suggéré, semble-t-il, à l'époque, à la Commission.

(texte français original)

COMMISSIONER SMITH: Mr. Lalonde, that is about the uniformity or standardization on the basis of the tariff.

MR. LALONDE: Uniformity on the basis of the tariff.

COMMISSIONER SMITH: Yes.

MR. LALONDE: Yes, but this is not uniformity in the earnings ....

COMMISSIONER SMITH: No.

MR. LALONDE: ....or anything of the sort. En ce qui concerne le projet de "target income" présenté par la Shipping Federation, je voudrais simplement énumérer un certain nombre d'objections que nous avons à ce sujet.

Je voudrais simplement dire, tout d'abord, que ce projet implique un changement fondamental dans le statut du pilote, dans le statut de ses relations en particulier avec les armateurs, avec les co-contractants, les armateurs.

Que, deuxièmement, ce projet ne fait disparaître aucun des facteurs impliqués dans les négociations, actuellement, et qu'il en ajoute d'autres. On a beau dire que dans les négociations jusqu'à date les pilotes ne parlaient que de tarif, il fait bien dire, même si c'était vrai, que les deux autres parties aux négociations ne parlaient que de salaire. Et, que le projet qui est introduit ici ne fera qu'ajouter, en définitive, une discussion à savoir comment en arriver à déterminer un minimum et un maximum et ajoutera, à mon avis, deux autres points sur lesquels

(texte français original)

les parties pourront se chicaner encore davantage.

A mon avis, à supposer même que les parties s'entendent sur le principe du "target income", je crois que le problème sera à ce moment-là déplacé sur les conditions de travail et vous ajouterez aux négociations qui ont lieu à l'heure actuelle entre les parties de longs débats, de longues discussions, sur les conditions de travail.

Une fois que vous aurez déterminé ce revenu minimum et maximum il est très évident, et c'est normal, que les gens auront tendance à se retourner et à dire: maintenant, pour ce revenu, nous aimerions faire le moins de travail possible. C'est humain. Et après tout, pourquoi est-ce qu'on n'aurait pas un régime selon lequel on serait disponible au bureau de pilotage tous les jours par groupe de huit heures en huit heures, par exemple? Et que les pilotes seront disponibles pour faire le travail et qu'on leur garantisse ce revenu minimum et maximum avec le tarif, et ainsi de suite.

Il est évident qu'il y aura une pression. Une fois qu'on aura la garantie d'un certain revenu, il y aura une pression pour améliorer les conditions de travail même. Et je pense qu'il y aura, encore là, une accentuation des conflits plutôt qu'une diminution des conflits.

LE PRESIDENT: Passez-vous maintenant à un autre point?

M. LALONDE: Je termine là-dessus, Votre Seigneurie. En ce qui concerne la participation des



(texte français original)

pilotes à la détermination du tarif, je pense que ceci est très important, puisque les pilotes ont un intérêt considérable à la façon dont le tarif est établi.

Il est évident qu'on peut très bien dire à un pilote: nous allons vous garantir un revenu pour l'an prochain, disons, un revenu maximum de $15,000, nous allons établir le tarif en conséquence, mais laissez-nous cela à notre choix. Et on se retourne et on établit le tarif sur un élément qui, très probablement, l'année suivante, sera en réduction au lieu d'être en progression, avec le résultat que l'année suivante le revenu ne sera pas de $15,000, il sera de $13,000, disons, de $12,000.

Et, à ce moment-là, il y aura de nouvelles négociations, évidemment, réouverture du tarif. Mais le pilote entre temps, cette année-là, aura perdu $3,000 par rapport au revenu projeté. Je crois que prétendre que les pilotes n'ont aucun intérêt, qu'ils ne devraient pas participer aux discussions sur le tarif, est une position erronée.

LE PRESIDENT: Evidemment, c'est en considérant que cela n'est pas un salaire. Mais si vous aviez un salaire minimum garanti avec une variation pour l'excédent de certaines conditions de travail, alors là les pilotes n'auraient plus aucun intérêt dans le tarif, le salaire étant garanti par le gouvernement avec le surplus lorsqu'ils ont un surcroît de travail, et s'ils n'ont pas de travail le salaire minimum rentre pareil. Alors, là, ils n'auraient plus aucun intérêt dans le tarif. Ce serait

(texte français original)

l'avantage de ce système-là.

M. LALONDE: Mais là, Votre Seigneurie, vous tombez dans une formule non pas de rémunération, de "target income", mais de salaire. Mais il y a d'autres facteurs que j'ai soulignés en rapport avec un salaire qui, à mon avis, présentent des désavantages beaucoup plus considérables que les avantages qu'on y trouve, et nous nous objectons catégoriquement pour ces raisons à une formule de salaire.

Et enfin, on a présenté comme pièce 952, M. Culley a présenté comme pièce 952 des notes concernant les revenus des pilotes.

J'attire l'attention de la Commission sur ces commentaires aux pages 2 et 3 et je laisse à la Commission le soin de tirer ses propres conclusions sur les prétentions qu'on y trouve concernant la responsabilité des pilotes et les difficultés de la tâche.

Je pense que le témoin, à cet égard, est un typique représentant d'un administrateur, ou d'un pilote derrière un bureau, qui fait ses commentaires sur le fonctionnement de la profession.

LE PRESIDENT: Nous allons ajourner pour une dizaine de minutes.

--- Ajournement de 10 minutes.

--- Après l'ajournement.

M. LALONDE: En somme, nous croyons qu'une rémunération des pilotes sur une base reliée au tarif est encore le meilleur système possible. Tout d'abord ce système est en accord avec le statut

(texte français original)

traditionnel du pilote, tel qu'on l'a connu au Canada, et nous croyons que ce statut doit être maintenu.

En second lieu je voudrais souligner qu'il n'y a eu aucun abus, si l'on examine la question d'une façon objective, il n'y a eu aucun abus de la part des pilotes dans les augmentations de tarif survenues sur le Saint-Laurent durant ces dernières années.

Votre Commission a devant elle tous les tarifs de ces dernières années. Elle pourra, elle-même, faire une étude des pourcentages d'augmentation du tarif d'une année à l'autre. Je suis convaincu que les résultats de ces études, démontreront que les tarifs de pilotage n'ont pas augmenté hors de proportion avec le reste de l'augmentation des autres secteurs dans le reste de l'économie canadienne.

Il pourra survenir dans des cas comme, par exemple, sur les Grands Lacs où subitement, en 1961, on a introduit un nouveau régime, un nouveau système, avec l'inclusion du paiement des frais d'administration, qu'il y aura un saut substantiel dans le tarif. Evidemment, il serait erronné de conclure de ceci que cette augmentation a automatiquement un effet sur la rémunération des pilotes.

En fait, regardez même les règlements survenus en octobre 1960 ou en avril 1962 et vous constaterez que ces règlements sont fort raisonnables et auraient dû normalement être le résultat de négociations poursuivies d'une façon sérieuse et régulière.

En fait, ce qu'on peut reprocher au

(texte français original)

système actuel c'est qu'il n'y a pas eu justement de mécanisme clair, défini et précis quant aux processus de négociations et de discussions, concernant les revisions de tarifs.

Le système a constamment été un système à la bonne franquette. De temps à autre l'Autorité du Pilotage convoquant une réunion des parties, en février ou en janvier, de temps à autre le processus étant entamé au moyen d'une lettre ou d'une rencontre verbale avec un ou plusieurs fonctionnaires, de temps à autre les armateurs écrivant eux-mêmes à l'Autorité du Pilotage pour se plaindre de ceci ou de cela, mais aucun mécanisme n'existant pour que les parties vraiment s'asseoient à table et discutent franchement et ouvertement et d'une façon sérieuse.

Même avec les réunions qui survenaient, soi-disant, avec l'Autorité du Pilotage durant l'hiver, il est très vite apparu que ces réunions étaient purement pour la forme puisque les personnes qui y présidaient n'avaient elles-mêmes, et lles passaient leur temps à la répéter, aucun mandat, aucun pouvoir pour prendre quelle que décision que ce soit sur quoi que ce soit. Et alors, on était dans cette situation où on faisait, ce que j'ai appelé du "shadow boxing" continuellement.

Et, tant qu'il n'y aura pas un mécanisme, une formule d'établie, une procédure d'établie pour des discussions sérieuses et poussées, et conduisant à des décisinns réelles et justifiées et argumentées, je pense que nous aurons des difficultés, -

(texte français original)

peu importe le système qui est adopté quant à la rémunération, d'ailleurs.

Mais, nous croyons que le système actuel de rémunération reliée au tarif est satisfaisant pour tous les intéressés et qu'on peut remédier aux inconvénients et aux difficultés rencontrés par l'établissement d'une procédure précise concernant les modifications au tarif. D'ailleurs notre recommandation concernant la structure administrative comporte des précisions à cet égard, et je vous réfère à notre mémoire.

En fait, d'ailleurs dans les négociations qui ont été poursuivies à date, les armateurs, et vous l'avez constaté dans leur mémoire, ont parlé constamment du "spiraling cost of pilotage", en tout cas, du coût du pilotage, alors qu'ils avaient continuellement les yeux tournés vers le revenu des pilotes. Et chaque fois qu'on parlait de coût il fallait traduire par revenu.

En fait, si on examine le coût réel du pilotage, on s'aperçoit qu'il n'a pas augmenté considérablement.

Je réfère à la pièce 952 produite par le témoin, M. Culley lui-même, où il note en effet que l'augmentation moyenne d'un voyage dans le district de Québec durant les derniers cinq ans, par exemple, n'a été que de $24.00; et que pour la distance de Québec à Montréal l'augmentation moyenne n'a été que de $42.00; et, dans le port de Montréal de $13.00. Ceci sur une période de cinq ans.

(texte français original)

Et ceci n'est pas une augmentation dans le tarif même, c'est une augmentation dans le coût moyen du voyage, sans aucune référence, ici, à l'augmentation de la productivité de ces voyages, c'est-à-dire par le fait que les navires océaniques ont constamment augmenté le jauge durant cette période. Alors, en simples termes, le coût moyen par voyage, les sommes mentionnées apparaissent en effet minimes. Et si on veut parler vraiment de coût, parce que même ceci ne peut-être considéré véritablement comme un coût, c'est tout simplement un chiffre, une somme, si on parle de coût le coût doit être relié à quelque chose.

On peut bien dire, par exemple, un entrepreneur peut bien dire qu'il lui en coût maintenant $300,000 de plus par année pour opérer ses affaires, il peut bien se plaindre de l'augmentation considérable du coût de ses affaires, mais il faut aussi qu'il dise d'un autre côté combien ces $300,000 ont rapporté comme revenu. Et personne ne va se plaindre d'une augmentation de $300,00 dans le coût de ses opérations car le résultat net c'est qu'il est rentré $500,000 de plus de profits dans ses affaires à la fin de l'année.

Alors, lorsqu'on parle de coût, très évidemment, toute la question du coût du pilotage doit être reliée à d'autres facteurs.

Et je réfère ici la Commission tout simplement à la preuve qui a été présentée par M. Jean-Marie Martin et M. Jean-Réal Cardin, économistes et spécialistes en relations industrielles. Vous

(texte français original)

pourrez référer aux volumes 76, 77 et 110. Evidemment, vous pourrez aussi référer au mémoire de la Fédération, chapitre 4, paragraphes 179 et suivants.

En fait, si on relie le coût du pilotage à la productivité durant ces dernières années, on s'aperçoit que le coût a été extrêmement raisonnable aux armateurs et qu'en fait le coût réel est demeuré à peu près stable au travers au moins les dix dernières années.

Et si on parle maintenant en termes de revenus, laissons la question du coût aux armateurs, distinguons pour une fois les deux choses. Même si on parle en termes de revenus des pilotes, notre position est que la situation des pilotes au plan revenus n'est absolument pas hors de proportion avec les revenus des autres secteurs de l'économie et les revenus des pilotes à l'étranger, n'importe où au monde.

Des pièces ont été produites par M. Bédard à ce sujet, et j'y réfère tout simplement la Commission.

Nous avons suggéré dans notre mémoire, la recommandation numéro 22, quels sont, à notre avis, les critères qui devraient présider à la revision du tarif, à l'établissement du tarif dans une circonscription, et j'y réfère simplement la Commission, on y trouvera la position que nous adoptons, aux paragraphes 562 et suivants.

Quant aux conditions de travail des pilotes, je réfère la Commission au chapitre 3 de notre mémoire, pièce 671, paragraphes 139 et suivants

(texte français original)

ainsi qu'aux pièces déposées par nous-mêmes sous la cote E-780, E-1416, 1417 et 1418 et en outre à toutes les pièces déposées par les pilotes du district numéro 2, Port Weller-Sarnia, pièces qui relatent en détail les conditions de travail, les heures de travail accomplies par ces pilotes sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs.

Et ces pièces elles-mêmes ne font aucune mention des autres facteurs qui sont reliés à l'exercice du pilotage, telle que l'adaptation constante requise du pilote à différents milieux de travail, puisque chaque navire constitue un nouveau milieu de travail; l'irrégularité de la tâche; l'irrégularité qui se manifeste dans les heures de travail, le jour ou la nuit, dans les conditions de l'exercice, dans le climat; conditions de travail qui se placent aussi au niveau des exigences physiques de la tâche, simple endurance; question d'agilité requise et question de l'état général de santé, en particulier au point de vue de la vue et de l'ouie.

Je pense que tous ces facteurs doivent être pris en considération lorsqu'on étudie les conditions de travail des pilotes et doivent être pris en considération avant de faire quell que comparaison que ce soit avec d'autres secteurs de l'économie.

Tous ces points sont mentionnés et élaborés dans notre mémoire et dans la preuve faite par M. Jean-Réal Cardin devant cette Commission. Et, nous avons produit plusieurs tableaux à ce sujet.

En face de ceci on voit l'inanité des

(texte français original)

statistiques préparées par l'Autorité de Pilotage concernant le fardeau de travail, et on voit combien ces statistiques constituent véritablement une fameuse représentation de la réalité en ce qui concerne le travail des pilotes.

En ce qui concerne le statut du pilote et sa responsabilité vis-à-vis le navire, nous avons fait une recommandation quant à son statut, la recommandation numéro 18 dans notre mémoire, selon laquelle nous considérons que le statut actuel du pilote devrait être maintenu quant à la définition de sa fonction. C'est-à-dire qu'il doit demeurer l'aviseur, le conseiller du capitaine, la carte parlante comme on dit, et que ce statut devrait être maintenu.

En ce qui concerne sa responsabilité à l'égard du navire en cas de faute, nous voudrions souligner tout d'abord qu'il existe des pénalités très sévères prévues dans la loi en cas de faute. Et les articles 368, 372 et 568 de la loi prévoient des pénalités très sévères dans le cas de fautes de la part du pilote.

En fait, on y prévoit des pénalités même pour des fautes, par exemple, de négligence dans l'exercice de la profession, des fautes dont les pénalités sont plus considérables que celles qu'on trouvera dans la plupart des professions régies par des lois spéciales.

En regard de ceci, de cette responsabilité quasi pénale, il y a la responsabilité physique. La loi actuelle à l'article 362 prévoit une limite de

(texte français original)

responsabilité de $300.00. Nous avons exprimé à ce sujet une préférence pour le maintien du statu quo. Nous avons cependant ajouté que si cette Commission en venait à la conslusion qu'il y avait lieu de tenir le pilote responsable des dommages au complet causés au navire, le simple résultat que ceci produira c'est que les pilotes devront, évidemment, s'assurer en conséquence. Et ceci pourrait représenter des assurances pour plusieurs centaines de miliers sinon de millions de dollars et le coût de ceci devra être prévu en quelque part.

LE PRESIDENT: C'est le système aux Etats-Unis.

M. LALONDE: Oui. Et, en définitive, ce qui se produit c'est que le coût en est ré-introduit dans le tarif sous une forme ou sous une autre.

En ce qui concerne la condition professionnelle du pilote maintenant, je vous réfère à la recommandation numéro 16 du mémoire de la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent, à la partie 1 du chapitre 4 du mémoir e, c'est-à-dire les paragraphes 179 et suivants. Je vous réfère aussi au mémoire de la Corporation of Professional Great Lakes Pilots.

Les pilotes du Saint-Laurent et la grande majorité des pilotes des Grands Lacs optent pour la formule selon laquelle le pilote est un entrepreneur rémunéré selon un tarif et soumis à une réglementation publique. Nous croyons que l'efficacité du service et l'intérêt public peuvent être le mieux servis par ce système.

(texte français original)

En particulier, nous rejetons catégoriquement le statut de fonctionnaire ou d'employé du gouvernement rémunéré au taux régnant.

En ce qui concerne cette question de statut de fonctionnaire je dois tout d'abord souligner l'absence d'une politique gouvernementale bien définie à ce sujet et en particulier d'une politique de l'Autorité de Pilotage.

Alors qu'on a prétendu qu'il s'agissait tout simplement d'offre libre qu'on faisait aux pilotes, et que ceux-ci pouvaient décider selon leur gré à une forte majorité dans un sens ou dans l'autre, je vous réfère à la déclaration que l'aon a fait lire à l'honorable Léon Balcer lors de la rencontre avec les pilotes de la circonscription de Kingston en février 1961. Cette pièce a été déposée devant la Commission.

En fait, on a assisté, depuis 1958, au moins, à une pression continue de la part des fonctionnaires en vue d'inciter les pilotes à joindre les rangs des employés du gouvernement rémunérés au taux régnant.

J'ai déjà parlé des façons dont ces pressions ont pu être exercées, par exemple, sur les pilotes de Kingston en exigeant qu'ils se rendent tous à Ottawa, et en rapportant le scénario ridicule auquel cette réunion avait donné lieu.

J'ai souligné aussi les démarches auprès des pilotes de Halifax, Saint-Jean-Terreneuve, qui se continuent durant même les séances de cette Com-

(texte français original)

mission.

En fait, qui veut le statut de fonctionnaire pour les pilotes? La Shipping Federation dans son mémoire a modifié son attitude et n'a fait aucune recommandation favorable à un tel projet. Encore en 1960 la Shipping Federation recommandait un tel statut et je vous réfère à l'appendice 34 du volume 2 de son mémoire, pages 98 et 99 en particulier et au mémoire présenté à l'Autorité de Pilotage par la Shipping Federation le 12 décembre 1960. On en trouve un extrait au volume 73 page 3,418 de la preuve.

Quant aux pilotes des Grands Lacs, vous avez eu le mémoire de la Corporation of Professional Great Lakes Pilots, le mémoire de la Lake Superior Pilots Association, le mémoire de quatorze pilotes américains du district numéro 2, le témoignage du capitaine Mallette. Tous ces mémoires se sont prononcés contre le statut de fonctionnaire alors que le mémoire de la Civil Service Association, bien évidemment, était favorable.

Nous croyons que ce système doit être rejeté pour les raisons suivantes. Nous croyons, tout d'abord, que ce système est inefficace. Ce qui importe dans le domaine maritime, et ceci vous a été dit par de nombreux témoins, armateurs, responsables de ports, c'est un service rapide et toujours disponible dans le domaine maritime.

Or le système de fonctionnaire, pour fin de rapidité je vais l'appeler comme cela, produit la disparition, à toutes fins pratiques, de l'encoura-

(texte français original)

gement à une plus grande productivité.

En définitive, pour faire plus que les strictes exigences du règlement on s'en remet alors au dévouement et à la bonne conscience du pilote concerné.

Deuxièmement, ce système du fonctionnarisme est un système lent au plan administratif. C'est la caractéristique de presque toutes les organisations gouvernementales, et ce n'est pas un reproche qui s'applique en particulier à l'administration en fait de pilotage. Il est reconnu que toutes les organisations gouvernementales tendent à être plutôt lentes. Et, ce système, cette lenteur est compliquée d'autant plus par le fait que le contrôle ext exercé à distance à l'heure actuelle en matière de pilotage par les fonctionnaires à Ottawa.

En fait, vous avez simplement le cas des formules de dépenses des pilotes. Il faut que les pilotes les remplissent en "x" copies et les fassent parvenir ici à Ottawa ou ces copies sont revisées, examinées, passées à la loupe et on les retourne pour les compléter et obtenir des détails, et ainsi de suite. Et j'imagine que cette Commission ayant eu elle-même l'expérience des formules de dépenses à remplir vis-à-vis du gouvernement doit savoir ce que cela représente comme ennuis parfois.

Les inconvénients de ce contrôle à distance s'est manifesté sous bien des formes. La preuve en a été faite abondamment devant vous. Mais, je voudrais signaler tout simplement le fait, par exemple,

qu'après tant d'années les pilotes n'ont pas encore reçu les règlements qui les régissent et ce en dépit de plusieurs demandes. Tout ce qu'ils ont en main c'est la fameuse formule, la fameuse page "memiographiée" qui a été déposée devant cette Commission.

Enfin, on vous a expliqué, les témoins du ministère vous ont expliqué la procédure complexe dans le cas d'addition de pilotes. Toute demande devant d'abord passer par les responsables du pilotage, étant ensuite référée à la division du personnel à Ottawa qui le référait ensuite au ministère du Travail pour une opinion et référait ceci de nouveau au ministère des Transports qui se présentait ensuite au Conseil du Trésor, et qui avisait s'il y avait lieu ou non des pilotes dans la circonstance.

Je pense qu'il s'agit de la procédure gouvernementale ordinaire, normale, courante qui ne peut faire autre chose que d'amener un système inefficace et lent.

Trosièmement, le système de fonctionnaire pour les pilotes est inadapté à la fonction, à mon avis. J'ai mentionné tantôt, et je vous réfère à la preuve des expériences étrangères où toutes sortes de techniques ont dû être développées pour classer les pilotes salariés de l'Etat dans des catégories spéciales. On a été obligé d'en faire des sortes d'employés civils complètement différents des autres finalement quant à leur rémunération et leurs conditions de travail.

Et, je vois que ce Parlement, par

(texte français original)

exemple, désire adopter un code de travail, eh! bien, dès maintenant, il est permis de se demander comment on va appliquer aux pilotes employés de l'Etat les conditions prévues dans ce code au plan heure minimum de travail, et ainsi de suite, qui doivent être appliquées à tous les employés de l'Etat.

En fait, ici, d'ailleurs, on s'est rendu compte de l'impossibilité de classer les pilotes comme des véritables fonctionnaires et il a fallu les mettre sous la catégorie des employés à taux régant.

En fait, d'ailleurs, il est à noter que le gouvernement canadien n'a même pas tenté, ici, d'accorder aux pilotes employés de l'Etat, des bénéfices analogues à ceux alloués aux pilotes étrangers employés du gouvernement. Vous avez eu en preuve, de la part de M. Bédard, la situation, par exemple, en Hollande ou en Belgique, avec des régimes de semaines de 40 heures, du temps supplémentaire, des allocations pour productivité accrue, ainsi de suite.

J'ajouterais, comme objection, qu'en dépit de son apparence le système de fonctionnaire pour les pilotes est un système coûteux. Il est coûteux, tout d'abord, en terme d'efficacité du service aux armateurs, il est coûteux en terme réel à l'Etat et au public. Car, enfin, on ne doit pas calculer seulement les salaires qui sont versés à ces personnes, il faut calculer et inclure tous les coûts indirects représentés par l'addition de ces employés à l'Etat. Division du personnel du ministère des Transports, travaux du ministère du Travail, ministère

(texte français original)

des Finances, temps pris par la division du pilotage en rapport avec ces problèmes, ainsi de suite, toutes ces questions sont des coûts qu'il faut inclure.

Une autre objection au statut de fonctionnaire ou quasi fonctionnaire est que ce régime s'est démontré, au Canada, à date, un régime autocratique.

Vous avez eu devant vous le surveillant des pilotes dans le district numéro 2 et vous avez pu apprécier la façon dont les pilotes sont traités localement par ce surveillant. L'absence de participation réelle des pilotes localement à aucune décision, concernant, par exemple, des choses aussi simples que les règlements de "dispatching". On nous dit: oui, je consulte les pilotes mais je les consulte, comme cela, à l'occasion, lorsqu'il en vient au bureau j'en parle avec eux, j'en parle avec celui-ci ou celui-là. Et, ainsi, la consultation a été faite, d'après moi. Après tout ce sont nos employés. Or, cela a été l'attitude générale durant ce témoignage.

Eh! bien, je pense que c'est une façon pour le moins inacceptable de traiter des gens qui, dans bien des cas, ont été eux-mêmes capitaines de navires durant de nombreuses années à bord de navires de lacs antérieurement, avant de devenir pilotes.

Vous avez eu devant vous, aussi, des témoignages quant à la façont dont le ministère a

(texte français original)

traité les pilotes en ce qui concerne les réunions qui devaient avoir lieu avec le ministère. Et je réfère ici tout simplement à la pièce 1128. J'ai déjà mentionné le refus du ministère d'accorder au tout début une réunion conjointe des représentants de tous les pilotes de la circonscription sous prétexte que ce groupe n'était pas représentatif conformément aux règlements prévus par les règlements reégissant les pilotes et les employés à taux régnant. Cette réunion a finalement eu lieu mais après menaces et fortes discussions inutiles.

Vous avez eu devant vous des représentants de la division du personnel au ministère des Transports et je laisse à cette Commission le soin de juger l'attitude générale de ces représentants à l'égard des employés qui sont les pilotes.

Je réfère la Commission aussi au traitement accordé au pilote Charles Côté, et aux pièces déposées sous la cote 1056. Si vous vous souvenez le pilote Côté était ce pilote qui avait accosté un navire durant le transit du canal Welland parce qu'il était physiquement incapable de continuer, ses jambes ne le soutenant plus. Et, ce pilote a été suspendu. Et, il faut voir, je pense, la façon dont l'enquête a été faite et dont la décision a été rendue, et la façon dont on a tout simplement revisé le cas lorsque de nouveaux faits, de nouvelles allégations, ont été apportés.

J'ai déjà mentionné, et vous pouvez référer à la pièce 1292, à l'attitude du ministère en

(texte français original)

ce qui concerne la possibilité pour les pilotes de rencontrer la Voie Maritime, les représentants de la Voie Maritime, ou encore le refus adressé aux armateurs de leur permettre de rencontrer directement les pilotes du district numéro 2.

Enfin, je veux simplement souligner, alors que les pilotes devraient être intéressés et pourraient sûrement avoir quelque chose à dire sur le sujet, l'absence complète de consultation des pilotes dans le district numéro 2, absence complète de consultation par le ministère de ces pilotes en matière d'entrainement ou de recrutement de nouveaux pilotes. Tout ce qui se produit c'est qu'un bon matin on décide d'avoir un examen et le ministère engage des nouveaux employés, et ça finit là.

Nous nous objectons au système de fonctionnaire pour une autre raison, et c'est que ce système dissimule l'incompétence. Et je réfère ici aux cas spécifiques qui ont été présentés devant cette Commission.

En définitive, on aboutit à un renvoi de responsabilité continuel d'une division à l'autre, d'un ministère à l'autre. Vous avez eu devant vous le représentant du ministère du Travail. Il vous a expliqué comment est-ce qu'on arrivait pour établir un niveau de salaire pour les pilotes du district numéro 2 et du district numéro 3.

Eh! bien, n'eusse été de cette Commission royale il aurait été impossible de savoir comment, en fait, les choses se passaient et de

(texte français original)

prendre connaissance des documents dont cette Commission peut maintenant prendre connaissance.

En fait, il est très évident qu'aucun entrepreneur privé, et je dis aucun entrepreneur privé, ne traiterait la question de salaires de ses employés d'une telle façon sans qu'il en ait des résultats fort ennuyeux.

En fait, un autre exemple qu'on pourrait énoncer c'est que, après même déjà plusieurs années, ces pilotes sont employés de l'Etat. On n'a pas encore aucune politique d'énoncée pour ces pilotes en matière de recrutement et d'entrainement. Et, pourtant, on devrait avoir eu le temps de le faire.

Je réfère enfin à une dernière objection au système de fonctionnaire ou de fonctionnarisme pour les pilotes. C'est que ce système, à mon avis, est politiquement fort discutable. Je réfère à nouveau à la citation que j'ai faite au début de mon plaidoyer, au rapport de la Commission Glassco, tel que discuté dans notre mémoire au paragraphe 194. En ce qui concerne cette situation, je comprends la réaction peut-être de certains à la lecture du mémoire de la Corporation of Professional Great Lakes Pilots. Lorsqu'on n'a pas entendu la preuve, on s'étonne peut-être du langage utilisé, et à des références au "bureaucratic fumbling" par exemple.

Eh! bien, je prétends que la preuve a démontré amplement que les allégations contenues dans ce mémoire étaient justifiées et que là comme souvent ailleurs la réalité dépasse parfois la fiction.

(texte français original)

Nous soumettons respectueusement que cette Commission devrait rejeter catégoriquement la politique du ministère à cet égard et que cette Commission devrait exprimer son opinion d'une façon très ferme et très claire à cet égard, car les Commissions passent mais les fonctionnaires restent.

Enfin, j'aurais quelques remarques à faire concernant l'entrainement du pilote. J'ai déjà mentionné le sens de responsabilité des pilotes du Saint-Laurent dansl'établissement des plans d'apprentissage dans leur propre circonscription, les responsabilités qu'ils ont constamment assumées à cet égard. Eux-mêmes en hiver, par exemple, s'occupant de donner des cours, soit à l'Ecole de Marine de Rimouski, soit à Québec, soit à Montréak, pour entrainer leurs propres pilotes. J'ai mentionné les frais encourus par les pilotes en rapport avec les plans d'apprentissage. Et je souligne le fait que tous ces travaux avaient pour objet de hausser les standards de la profession.

Cette Commission a eu le temps de noter la durée de l'apprentissage et la très faible rémunération des apprentis dans le passé en particulier. Plusieurs des pilotes, des gens qui sont actuellement pilotes, ont passé par des périodes d'apprentissage de 4, 5 et 6 ans, durant lesquelles ils ont dû eux-mêmes s'endetter personnellement pour plusieurs milliers de dollars. Et je crois qu'il s'agit d'un facteur qui doit être pris en considération lorsqu'on considère la condition du pilote au Canada.

A l'heure actuelle nous sommes encore

(texte français original)

dans une situation où pour les pilotes de la circonscription de Cornwall, et encore plus pour les pilotes des districts 1, 2 et 3 des Grands Lacs, il n'existe pas de plans d'apprentissage, d'entrainement ou de recrutement définis.

Je pense que ce sont de telles situations qui peuvent conduire soit à des conflits, qui pourraient être évités autrement, soit à laisser libre champ à l'arbitraire des représentants de l'Autorité de Pilotage. A mon avis, il y aurait lieu que des conditions claires et précises d'entrainement et de recrutement soient définies dans toutes les circonscriptions de pilotage au Canada avec consultation et participation des intéressés, c'est-à-dire les pilotes, dans la préparation de ces plans.

Nous avons recommandé que la responsabilité de la préparation des plans d'apprentissage soit laissée à chaque corporation de pilotes de façon à assurer la flexibilité requise dans les exigences d'un district par rapport à un autre. Ces plans, par ailleurs, devraient être sujets à approbation par le Commissaire du pilotage. Il est évident, en outre, qu'il faudrait prévoir une procédure assurant une rémunération raisonnable aux apprentis. La situation actuelle est sûrement intolérable, puisqu'elle représente une injustice pour les armateurs qui contribuent par rapport aux autres armateurs qui n'y contribuent pas, une injustice en ce sens que très évidemment le niveau de rémunération est très bas et produit des conditions de vie inacceptable dans les conditions

(texte français original)

modernes. Et je vous réfère au témoignage du pilote Gilot, à Montréal, à cet égard.

Nous avons suggéré, en outre, pour la sélection des candidats un comité composé d'un examinateur pour capitaines et officiers, du chef pilote et de trois pilotes de la circonscription. Nous nous sommes objectés à la participation des armateurs au fonctionnement de ces plans d'apprentissage. Je vous réfère au mémoire de la Fédération, page 192 du texte français,paragraphes 489 et suivants.

En fait, vous avez eu devant vous déjà des témoignages quant aux difficultés de recruter des pilotes selon les modes traditionnels dans les endroits où il n'y a pas eu de nouveaux plans d'apprentissage. Je vous réfère, par exemple, au mémoire de la Vancouver Chamber of Shipping, recommandation numéro 1, et je vous réfère aussi au mémoire des pilotes de Halifax, la recommandation numéro 3, où dans ces mémoires on note que la façon, dont traditionnellement, depuis des années, on recrutait des pilotes, semble maintenant ne plus satisfaire aux besoins et qu'on a de la difficulté à recruter les gens vraiment qualifiés pour faire la tâche.

Il est évident qu'il y a aussi lieu de modifier en certains cas les conceptions traditionnelles d'entraienement. Je réfère ici au mémoire de l'Institut de Marine de Rimouski, la recommandation numéro 3 en particulier.

Enfin, nous sommes convaincus qu'il y a nécessité, encore une fois, d'établir partout des

(texte français original)

règles précises de recrutement. Et, ayant parlé de l'admission, de l'entrainement ou du recrutement des pilotes, allons maintenant à l'autre extrémité de la vie et parlons de la retraite des pilotes.

Nous avons recommandé le statu quo avec, en plus, la possibilité pour le pilote de prendre sa retraite à 60 ans, s'il le juge à propos, reproduisant ainsi l'article 21 de la Loi allemande.

En ce qui concerne les arrangements financiers en matière de retraite, je crois que la conception que l'on se fait du statut du pilote a des conséquences importantes à cet égard.

Cette Commission a eu des recommandations diverses qui lui ont été faites. Par exemple, certaines personnes ont fait des recommandations quant à la participation à la contribution à la caisse de retraite. Qui doit participer à la caisse de retraite?

Les pilotes de New Westminster, par exemple, dans leur recommandation numéro 6, recommandent la participation du gouvernement et des armateurs aux caisses de retraite, j'imagine selon un système quelconque d'un tiers, un tiers, un tiers.

Les pilotes de Halifax, dans leur recommandation numéro 3, suggèrent la participation du gouvernement et un régime sous le Public Service Superannuation Act.

En ce qui concerne l'administration même vous avez eu aussi des recommandations. Les mémoires ci-dessus, je crois, impliquent l'administration par le gouvernement ou une participation du gouvernement

(texte français original)

et peut-être des armateurs à l'administration même de la caisse de retraite. Vous avez eu aussi des mémoires de certains pilotes de Québec, mémoires déposés sous la cote 1323 et 1322, où on suggère que le ministère des Transports continue d'administrer la caisse de retraite. En fait, ici, il y a erreur évidemment, parce que le ministère des Transports n'administre pas lui-même la caisse.

L'attitude des pilotes du Saint-Laurent et des Grands Lacs a été de laisser à chaque corporation le soin d'organiser et de mttre sur pied sa propre caisse de retraite, s'il y avait lieu.

Et voici les arguments que nous avons à cet égard. Il fuat tout d'abord examiner le contexte actuel. J'ai parlé du statut que nous jugeons approprié pour le pilote, le statut d'entrepreneur libre, de professionnel, sujet à une réglementation publique.

Si on parle du contexte maintenant, nous assistons présentement à l'avènement de plans gouvernementaux universels de retraite qui vont couvrir tous les citoyens dans lepays. Vous avez aussi eu le développement depuis une vingtaine d'années d'une multiplicité de plans individuels ou collectifs de retraite. N'importe quel individu présentement au Canada peut maintenant s'acheter un plan de retraite qui est déductible de l'impôt sur le revenu selon les règles générales, de la même façon qu'il faisait partie d'un groupe, d'une caisse de retraite organisée sous forme de groupe, à laquelle contribuent généralement des employés et des employeurs.

(texte français original)

Dans cette question du contexte, je voudrais aussi souligner la recommandation que nous avons faite à l'effet qu'il y a avantage à maintenir autant que possible l'autonomie, la séparation des districts de pilotage, et les principes qui nous ont inspirés, en particulier, visant à faire disparaître les relations de type paternaliste entre les pilotes et l'Etat dans leur profession en général.

Ce qui nous amène aux conclusions suivantes quant à la participation à la contribution et quant à l'administration. A notre avis, seuls les pilotes devraient contribuer à la caisse de retraite. Etant donné leur statut, que nous avons défini comme entrepreneur libre, ou de professionnel, les pilotes devraient voir eux-mêmes au régime de retraite qu'ils désirent obtenir.

Quant au Public Service Superannuation Act, -- je regrette de ne pas avoir le titre français -- il s'agit évidemment d'un système généreux et avantageux. D'ailleurs ce n'est pas pour rien qu'il y ait tant de fonctionnaires au Canada, c'est sûrement une des raisons, un des avantages pour lesquels plusieurs demeurent à l'intérieur du fonctionnarisme. Mais, je pense que ce système ouvre la porte, et c'est ce que nous craignons de toute façon, que ce système ouvre à nouveau la porte à l'ingérence gouvernementale éventuelle dans l'administration locale du pilotage.

Il en résulterait, en outre, très évidemment, un changement plus ou moins direct dans le

(texte français original)

statut des pilotes. Si, en définitive, on demande à l'Etat de contribuer une partie des sommes à la caisse de retraite des pilotes, pourquoi ces pilotes ne deviendraient-ils pas simplement des employés au taux régnant? Et on aboutira à une situation sûrement illogique si les pilotes au plan caisse de retraite sont considérés comme des employés du gouvernement et quant à tout le reste sont considérés comme des entrepreneurs libres réglementés par une réglementation spéciale.

Enfin, quant à la notion de demander aux armateurs et au gouvernement de contribuer, de participer à la caisse de retraite, en y fournissant des contributions, encore là nous croyons que ceci ne peut qu'amener la transformation des pilotes éventuellement en simples employés et à l'établissement de relations employés-employeurs entre les armateurs et les pilotes et l'Etat et les pilotes.

Quant à l'administration des caisses de retraite, nous croyons que ces caisses devraient être laissées à la discrétion de chaque groupe de pilotes. En fait, si la participation des pilotes est exclusive à la contribution à la caisse de retraite, il n'est même plus essentiel d'avoir un plan collectif auquel tous contribuent. On peut très bien avoir un régime selon lequel chacun prendra le régime de retraite qu'il voudra en s'adressant à l'une des nombreuses compagnies qui existent au Canada et qui fournissent maintenant des plans extrêmement avantageux à tout point de vue.

(texte français original)

Nous avons eu l'expérience de l'administration de certaines caisses de retraite par le gouvernement à date. M. Paul Henri Guimond a témoigné à ce sujet et a démontré qu'en plusieurs occasions le rendement de ces caisses n'a pas été aussi élevé qu'il aurait dû l'être pour la bonne raison que ces caisses constituent des sommes comparativement minimes, en rapport avec les caisses de retraite substantielles, que le ministère des Finances est appelé à administrer en rapport avec le gouvernement.

En fait, nous croyons qu'il n'y a aucune raison pour laquelle le gouvernement ou l'Autorité de Pilotage administrerait le fonds alors qu'il n'y contribue rien directement.

J'ai souligné, hier, le caractère archaique des dispositions de la loi sur la marine marchande et je pense qu'en matière de caisse de retraite ceci est particulièrement évident et qu'il y aurait probablement lieu de faire disparaître toutes ces dispositions de la loi sur la marine marchande.

J'ai déjà parlé, aussi, de la situation impossible au plan juridique de la caisse de retraite des pilotes de Québec. Et, très évidemment, il y aurait absolument lieu de voir à ce que la vieille législation de 1848 ou de 1860, je ne sais plus, qui régit encore ceci partiellement, comme la vieille corporation des pilotes de Québec qui a été abolie à la suite du rapport de 1914, continue à subsister seulement pour les fins de caisses de retraite en vertu de la loi, mais on est sensé lui appliquer en partie



(texte français original)

non pas les règlements de la Corporation des pilotes mais les règlements qui régissaient Trinity House en 1848, et ainsi de suite. Il s'agit d'une situation juridique qui est un véritable fouilli et qui devrait être modifié.

Enfin nous croyons qu'à l'intérieur même de la recommandation qui est faite par les pilotes du Saint-Laurent et des Grands Lacs, il y a possibilité de prendre des dispositions pour protéger les droits acquis des pilotes à la retraite ou ayant versé des contributions aux caisses de retraite actuelles, et que des recommandations pourraient être faites à cet effet.

Je passe maintenant à diverses recommandations qui ont été faites.

LE PRESIDENT: Je crois que nous allons prendre cinq minutes de repos.

--- Ajournement de 5 minutes.

--- Après l'ajournement.

M. LALONDE: Il me restait à faire quelques commentaires concernant diverses recommandations faites par soit la Fédération des Pilotes, soit par des groupements individuels, soit telle que la Corporation of Professional Great Lakes Pilots ou d'autres corporations de pilotes sur le Saint-Laurent.

Tout d'abord, en ce qui concerne les annulations de départs et de retenues, nous avons souligné que les taux actuels étaient inadéquats et

(texte français original)

devraient être uniformisés de toute façon, sûrement sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, et probablement au travers le Canada.

Nous demandons, en outre, étant donnée l'inefficacité de l'article 344 de la loi concernant le paiement des droits de pilotage par des navires, en particulier cette disposition se rapportant aux permis que les officiers de la douane doivent donner aux navires seulement après qu'ils ont payé tous les droits de pilotage, nous recommandons qu'il y ait une disposition analogue à celle qui existe dans le Great Lakes Pilotage Act et les règlements sous cette loi prévoyant la possibilité d'exiger soit le paiement préalable soit un dépot, le dépot d'une garantie, dans le cas de navires au sujet duquel on pourrait douter de la solvabilité et de la possibilité de payer les droits.

Nous recommandons, en outre, une augmentation des indemnités lorsqu'un pilote est amené à l'extérieur de sa circonscription. La loi actuelle prévoit $15.00. Il y avait eu une entente avec les armateurs pour $25 par jour. Cette entente date de plusieurs années et malgré tout l'Autorité de Pilotage n'a pas encore trouvé le temps ou le moyen d'apporter l'amendement nécessaire à la loi sur la marine marchande.

Nous avons demandé que l'exemption du paiement des droits de retenue pour cause de mauvais temps de l'état des glaces, entre le 1er décembre et le 8 avril, soit enlevée. Nous avons recommandé, en

(texte français original)

outre, que ces droits de retenue soient payés dans le cas de tout retard de plus de six heures dans le cas de départs définitifs de navires. Je réfère aux pages 217 et 218 du mémoire français. Je vous réfère à la preuve de M. Bédard à ce sujet et à la distinction qu'il a faite entre l'opération durant cette période de l'année et durant la saison régulière.

Je vous réfère à la réglementation étrangère, en particulier le Manchester Pilotage Bylaw, l'article 2-D de la cédule. Je vous réfère à la législation allemande et à la législation dans l'Etat de New York aussi concernant cette question de droits de retenue en cas de mauvais temps et lorsqu'il y a de la glace. En fait, dans tous ces endroits les droits de retenue sont payables durant toute l'année même en cas de mauvais temps.

Nous recommandons que pour la période du ler décembre au 8 abril on continue la pratique de deux pilotes et qu'il y ait tout simplement double tarif complet sur le Saint-Laurent, et que ceci s'applique aussi à la circonscription de Kingston comme aux autres circonscriptions du Saint-Laurent.

Nous avons souligné la durée plus grande des trajets durant cette période; l'impossibilité d'ancrer; et on pourrait simplement mentionner que la charge actuelle de $100, de toute façon, pour le second pilote, donne un avantage aux gros navires par rapport aux navires de faible tonnage qui se trouvent à payer le plein tarif de toute façon en tant qu'ils sont concernés.

(texte français original)

Nous avons recommandé l'augmentation des pénalités dans le cas de négligence de prendre des pilotes à bord ou dans le cas de pilotage illégal. De la même façon, d'ailleurs, nous avons recommandé l'augmentation de pénalités dans le cas de mesures disciplinaires à l'égard des pilotes eux-mêmes.

Je vous réfère aux recommandations de caractère technique qui ont été faites: l'exigence du lest dans le cas de navires de faible tonnage dans la voie maritime en particulier; la nécessité d'améliorations substantielles du système de radio-téléphonie et d'étendre à tout le fleuve Saint-Laurent les exigences actuelles que la Voie Maritime du Saint-Laurent pose. En fait, il y aurait lieu de considérer probablement l'établissement éventuel d'un système de radio portatif "walkie-talkie" sur tous les navires par tous les pilotes.

Nous avons, aussi, d'autres recommandations se rapportant à l'établissement du signal couplé à la sirène ou au sifflet; disposition des instruments dans la timonerie; disposition concernant les mâts de charges; disposition en rapport avec l'échelle de commandement; et l'exigence d'une cabine appropriée pour les pilotes, surtout dans le cas des Grands Lacs.

Nous avons aussi fait des observations additionnelles concernant l'eau sous la quille des navires circulant sur le Saint-Laurent et enfin nous avons suggéré l'étude de la possibilité d'établir un régime de police maritime analogue au régime de la

(texte français original)

Coast Guard américaine sur le fleuve Saint-Laurent.

Je voudrais passer aux recommandations spécifiques à certaines circonscriptions maintenant. Nous avons demandé une zone de navigation restreinte aux Escoumains près de la station de pilotage. Et nous avons recommandé des pilotes spéciaux affectés à l'accostage à Québec de tout navire remontant le fleuve et allant à quai à Québec. Vous pourrez consulter la preuve à ce sujet aux volumes 51-A, 67 et 108. Les armateurs eux-mêmes sont venus témoigner en faveur d'une telle proposition.

On a mentionné le temps épargné que ceci représenterait. Le fait que les pilotes spéciaux développeraient une abilité particulière en ne faisant que cela. L'épargne que ceci représenterait sur l'usage de remorqueurs en certains cas, probablement. Le fait que des armateurs auraient des pilotes en meilleure condition physique à leur disposition.

Et nous référons, enfin, à l'expérience étrangère à cet égard, soit les ports de Southhampton, Rotterdam, Anvers, Hambourg, Stockholm, New York, que ce soit les bassins intérieurs des ports de Londres et de Liverpool.

En fait, il n'existe probablement pas de circonscription de pilótage au monde aussi longue, où les pilotes font eux-mêmes l'accostage en arrivant à quai.

Nous avons recommandé, aussi, l'augmentation du nombre de pilotes à Québec et, dans un autre domaine, l'abolition des limites quant aux

(texte français original)

droits payables sur la jauge dans les districts de Québec et de Montréal. Et, en ce qui concerne les déplacements dans le port de Montréak, nous avons suggéré de la gradation dans les droits de déplacements qui devraient être prolongés au delà de la limite de 5,000 tonnes net actuelle.

Nous avons recommandé que les pilotes du port de Montréal bénéficient des mêmes allccations de transport que les autres pilotes du district.

Et, enfin, en ce qui concerne la Voie Maritime et les Grands Lacs, tout ce qui se rapporte à la Voie Maritime du Saint-Laurent, nous avons recommandé l'établissement de lignards sur toute la voie maritime et de timoniers spéciaux pour tout océanique de plus de 3,000 tonnes net dans la voie maritime.

En ce qui concerne les lignards, nous référons à l'expérience des canaux de Kiel, de Manchester, de Ijmuiden, ainsi que la procédure au canal de Panama.

En fait, en ce qui concerne les lignards, tout le monde s'est prononcé en faveur du projet pourvu qu'il ne coûte rien, et on n'en est plus qu'à une question de coût que je laisse à la Commission le soin d'étudier.

En ce qui concerne les timoniers, c'est un peu la même réaction. On aimerait bien les avoir, à condition qu'ils soient gratis. Je réfère à l'expérience étrangère où vous avez des timoniers spéciaux obligatoires dans les canaux de Kiel et de Ijmuiden. Le régime de timoniers facultatifs dans les canaux de

(texte français original)

Manchester et dans le port d'Anvers. Et vous avez en preuve des déclarations à l'effet qu'en pratique ces timoniers sont utilisés dans tous les cas.

Nous avons aussi recommandé l'imposition du pilotage obligatoire pour tout navire faisant un premier voyage dans la voie maritime. En fait, on a souligné, et je pense avec raison, que cette exigence devrait plutôt s'appliquer dans le cas du capitaine et du premier officier d'un navire, qui en sont à leur premier voyage dans la voie maritime, dans le cas des navires de petit tonnage, les caboteurs, etc.

Nous avons aussi fait d'autres recommandations de caractère technique sur la voie maritime au sujet desquelles je vous réfère tout simplement au mémoire de la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent. Radiotéléphonie sur les points; transfert de la station de radiotéléphonie de Cardinal à Cornwall; construction d'un bâtiment approprié à Saint-Lambert, un abri approprié à Saint-Lambert; meilleure coordination de l'administration courante; centralisation de facturation et du "dispatching" dans la circonscription de Kingston; liberté quant à l'usage du chenail de Kingston; et, enfin, affectation de deux pilotes dans le cas de navires remorqués dans le district de Kingston, comme la chose se fait ailleurs sur le Saint-Laurent. Je pense qu'il s'agit tout simplement d'oubli et de négligence du fait qu'on n'ait pas pris des dispositions à cet égard.

En ce qui concerne les pilotes du dis-

(texte français original)

trict numéro 2, ils ont demandé une augmentation du nombre des pilotes, et il est à noter que les gouvernements canadiens et américains considèrent actuellement, en effet, augmenter substantiellement le nombre des pilotes dans ce district. Ils ont demandé une augmentation substantielle de leur rémunération en attendant le changement de statut qui les rendrait entrepreneurs libres dans les mêmes conditions que les autres pilotes du Saint-Laurent et les pilotes américains dans les Grands Lacs.

Les limites du canal Welland, pour fins de pilotage, devraient aussi être précisées. Cette situation floue crée des difficultés tant pour les pilotes du district numéro 1 que du district numéro 2. Je me permets de souligner, ici, des recommandations visant à un régime de consultations des pilotes dans l'établissement des règles du tour de rôle en attendant nous l'espérons, que les pilotes puissent eux-mêmes s'en charger complètement, une rémunération raisonnable des "dispatchers" en attendant que les pilotes peuvent eux-mêmes voir à les rémunérer.

Nous avons demandé une application plus stricte des règles de la Voie Maritime concernant l'équipement des navires et une inspection plus sévère à ce sujet.

Nous avons demandé le maintien du service de bateaux-pilotes à Port Weller, et dans le cas de pilotes employés de l'Etat nous avons demandé que sans délai le ministère des Transports prennent les mesures appropriées pour encourager et permettre les

(texte français original)

contacts directs entre pilotes et armateurs, entre pilotes et Voie Maritime du Saint-Laurent.

Enfin, la Lake Superior Pilots Association, parmi d'autres, a suggéré la nomination de suffisamment de pilotes pour faire tout le travail sur les lacs, de même que le Corporation of Professional Great Lakes Pilots. Et la Lake Superior Pilots Association a demandé des exigences plus précises concernant l'émission de certificats "B".

Je pense que ces nombreuses recommandations sur lesquelles, vous comprendrez, je n'élabore pas davantage, ayant déjà retenu trop longtemps le temps de cette Commission, et le temps de mes confrères, je pense que l'ensemble de ces recommandations ont été faites et préparées par les pilotes à partir de leur expérience et de l'histoire du pilotage sur le Saint-Laurent.

Ces recommandations ont été préparées et faites ayant en vue non pas seulement d'assurer des conditions de travail raisonnables et satisfaisantes aux pilotes, mais aussi d'assurer un service meilleur, plus efficace, aux armateurs et au public en général qui bénéficie du commerce maritime.

Les pilotes sont eux-mêmes conscients qu'ils vivent du commerce maritime et qu'il n'est pas dans leur intérêt de voir prises des mesures qui auraient pour effet de restreindre le commerce maritime sur le fleuve Saint-Laurent et sur les Grands Lacs. Il est à noter qu'à date il n'y a aucune indication que les mesures qui ont déjà été prises aient affecté

(texte français original)

de quelque façon la courbe du commerce maritime sur les Grands Lacs et au Canada.

Les pilotes, avant de faire ces recommandations, se sont donnés la peine de faire une étude poussée et prolongée des régimes de pilotage ailleurs dans le monde; ils se sont donnés la peine de retenir les services de conseillers en divers domaines afin d'être avisés quant aux recommandations les plus appropriées à faire à cette Commission.

Je pense que c'est dans cet esprit que ces recommandations devraient être étudiées et considérées, et discutées.

Les pilotes, je le disais au début de ma plaidoirie, ont placé beaucoup d'espoir dans les travaux de cette Commission, de la même façon qu'ils y ont mis beaucoup d'effort en tant qu'ils sont concernés. Je pense que toutes les recommandations qui ont été faites non seulement, je dirais, par les pilotes du Saint-Laurent et des Grands Lacs mais aussi par les pilotes ailleurs au Canada, et par les armateurs, manifestent au moins trois tendances. La première étant celle d'une demande d'une plus grande autonomie locale; la deuxième, qui est reliée à la première, étant celle d'une décentralisation administrative; et la troisième, étant celle d'une clarification des rôles et des fonctions.

Je pense que peu importe les mémoires des intéressés qui présentaient ces mémoires, nous retrouvons d'une façon très fortement majoritaire cette tendance dans les mémoires qui ont été présentés.

(texte français original)

Evidemment, cette Commission fait maintenant face à une tâche délicate. D'une part, très évidemment, il lui faut éviter un régime qui pourrait conduire à l'anarchie. Et c'est pourquoi dans nos recommandations nous avons tenté de bien souligner le fait qu'à notre avis le pilote est un entrepreneur libre, très bien, mais il est soumis à une réglementation publique, il est soumis en outre à une surveillance publique. Mais, d'autre part, cette Commission, et c'est là sa tâche délicate, si elle doit éviter l'anarchie d'un côté doit aussi tenter d'éviter un système qui prêterait flanc à une nouvelle concentration administrative.

(continues in English)

- -

- -

- -

- -

- -

- -

MR. LALONDE: I know that this function is going to be a very difficult one for this Commission. On the other hand I do not think it is insurmountable by any means, and I am convinced that it is possible to adopt a system which will both satisfy the needs of the service, that will provide an efficient service to the shipowners, and at the same time will guarantee these men, the pilots, a real role in the administration and operation of pilotage; a role which will be commensurate with their experience, with their ability, which I think they have demonstrated, and which will, in addition, be more in line with what we conceive as being a society, a democracy, of the type we have.

I myself have had occasion during the last four years -- over four years now -- of working very considerably with these men. Certainly as clients, but also as friends. I have had the opportunity of knowing a large and substantial number of them all over Canada, and I am convinced that they are as competent, as competent, they are as able a group of men to run their own business as any other group of men in this country.

I think that the pilots, as I said, have put a lot of confidence in this Commission and I think that if this Commission and the Government reciprocate there will result for this country a pilotage service which will be to the satisfaction of the shipowners, of the pilots and of the public, and it will result, I am sure, in one of the best pilot

services on the world, which it is already, if you consider the work carried by these men.

I apologize for having taken so much of the time of this Commission. To tell you the truth I thought I would be much shorter; but you must realize how important this Commission is to the Canadian pilots.

I was telling somebody yesterday that I supposed there will not be another Commission, or I hope not -- well, my clients hope not, but I shouldn't hope not! -- that there will not be another Commision for the next fifty years, and it is very likely; and when you think that the recommendations of this Commission will have an influence on what pilotage will be and what the life of these men will be during the next twenty-five, thirty, or fifty years, you must realize how important it is to these men that they should seek and that they should try to put as fully as possible their case, their argument and their opinions on what should be the operation of pilotage in this country.

As I said at the beginning, the pilots have opened all their books; they have come forward and testified in large numbers before this Commission; they have given to this Commission all the information they had available; and our only hope now is that this Commission, having studied all this testimony, all this evidence, and maybe listened to all this argument, will come to a conclusion which will prove satisfactory to everybody.

Thank you.

THE CHAIRMAN: We have a few questions that we want to ask you.

MR. LALONDE: Yes.

THE CHAIRMAN: Commissioner Smith, will you ask your questions?

COMMISSIONER SMITH: Well, first of all, I would like to say, my lord, as a humble member of this Commission, that I have listened for two and a half days to the able presentation of the arguments of Mr. Lalonde, and I think that I shall cherish this privilege for a very long time.

I have a couple of questions, my lord, I would like to ask Mr. Lalonde. One of them, I think, I posed during one of the hearings. It has to do with the question of the pension scheme and, mainly, the objection, as I understand it, of the pilots to inclusion in the civil service superannuation scheme, which, I think, will be admitted by all, is a most generous pension scheme.

Now, I am quite well aware that there could be no inclusion or joining of that scheme unless and until the Act is amended to provide the avenue where it could be taken advantage of. I don't see any objection to an amendment, as a lawyer and having regard to some experience that I had while I spent many years as a civil and public servant, but I can give you one illustration. I see no objection to it except in the negative mind of the average civil servant, and I was one of them, and I have that same

kind of mind; but I was connected with an organization where it so happened that all the top members had the advantage, or the benefit, of the civil service superannuation scheme but none of the employees had it. Well, it was a most unfair situation and it was decided that we should have a scheme of our own. We had tried time and again to persuade the authorities -- this is many years ago -- to get into the permanent scheme, but they said No, it can't be done. There was always the negative attitude.

Well, we formed a scheme of our own at considerable expense, and after we got a scheme of our own, later on --- some years later --- the Act was opened up and amended and we were all taken into the government civil service superannuation scheme.

I would like to make this comparison, because some might say it can't be done, because of your definition of a pilot this morning -- and correct me if I misquote you -- as a free contractor subject to public regulation and supervision.

Now, it would seem to me -- and I am not suggesting that the pilot should be a public servant, or a civil servant -- I am not suggesting that -- but I am saying that he is in the realm of occupations that certainly bear a close relationship to the public service -- the public good and convenience and necessity in carrying on international commerce through the position he occupies as a pilot; so that I would think he is pretty well able to qualify to

say that he is entitled to come in under this scheme.

Now, I know that the point you raised with regard to the contributions, and if contributions were made by other organizations than pilots, then where would be some sort of an obligation that the pilot would not want to assume, so that they would rather be on their own. All right, let them be on their own and let them contribute the full amount of the contribution in order to secure the benefits and to pay the carrying charges of the Superannuation Act, which is 13 per cent of their salary.

Now, would there be very much objection if that sort of a scheme could be worked out, whereby the pilots would pay the full amount of the contribution and get the full amount of the pension?

MR. LALONDE: I understand your point, that the government would not contribute a cent and the full contribution would be from the pilot?

COMMISSIONER SMITH: Yes.

MR. LALONDE: I don't think there would be any objection, because again, in principle, The Superannuation Act fund would become pretty well like any other trust company fund.

COMMISSIONER SMITH: I agree.

MR. LALONDE: And if the pilot pays the full contribution there is no problem. I don't think that we would have any objection in that respect.

Our objection is that as the system now stands the government does contribute a share of it,

and once you start doing this you risk further encroachment, further government intervention, in a field where the government does not need to intervene, in our opinion.

But if it were possible that the superannuation fund were to become like any other fund, really, an individual paying the full contribution, I think there certainly wouldn't be any objection.

COMMISSIONER SMITH: That is the type of scheme I had in mind.

MR. LALONDE: Well, I am sure that my clients would be in full agreement with that; I am convinced of that.

COMMISSIONER SMITH: Then, the other question that I wanted to bring up -- first of all I want to say this, that far be it from me to suggest the creation of high government policy that would involve the expenditure of large sums of money -- I am not doing that, and I hope that the question I ask will not be interpreted as such, because I wouldn't be foolish enough to suggest what that government policy should be, which would certainly be resented, quite properly, by those in authority, and I am not doing it -- but I would like to pose a theoretical question that might, perhaps, be better understood and which would give a better answer, and it is this: That you will recall, or those who were acting for the pilots will recall, that in Toronto and in Hamilton there was violent evidence -- well, I

shouldn't say "violent", because I don't think there is such a thing as violent evidence -- but there was strong testimony given against the pilots' operations in those two ports on account of the American pilots going in there; and you have touched this morning on this question and you have raised the point of, I think, what might be stated as the overbalancing financial advantages to the pilot because of the work that he has in harbours in the United States -- be sure to correct me . . .

MR. LALONDE: And to the shipowner.

COMMISSIONER SMITH: I beg your pardon?

MR. LALONDE: To the shipowner also; I said that there may be advantages to the shipowner also in the system, financially speaking.

COMMISSIONER SMITH: If -- and this is a great big "if" -- at some time in the future there was established an all-Canadian seaway which would involve new locks, or a series of locks, at Cornwall, it would mean the building, I think, of a new lock at the Soo -- the one there has only got a depth of 18 feet, I am told, and 60-foot beam, and there are some tremendous difficulties, I understand, there because of the nature of the construction of the soil and solid rock and rather a lot of expense involved in blasting the approaches to it and so on; and I understand there is a third difficulty in the Detroir and St. Clair rivers where, going upstream, seventy per cent of the traffic uses the Canadian waters, and, coming downstream, the reverse --

seventy per cent of the American traffic uses the American waters.

Now, getting down finally to the question: If all those great big things were eliminated and we have an all-Canadian seaway would that rectify the situation and satisfy the Canadian pilots in the operation of the all-Canadian seaway?

MR. LALONDE: I would have a tendency to answer, of course, we will cross that channel when we come to it because I think that you are certainly maybe looking more than fifty years ahead and that this may be the subject of a further Royal Commission in fifty years; but let us say it is going to be done soon. Well, yourself, I think you raise the difficulty of St. Marys River, for instance, and there is a situation that the lakes -- the open waters of the lakes are considered international waters and this is a hypothetical case you are putting and I am giving my own reaction and opinion when I say this.

But, my own reaction would be to come to the conclusion that probably the best system would still be a system of joint operation on roughly the same basis as it is now, parity all over the lakes and all that for Canadians; as far as the advantages to the Canadians are concerned.

I would think that would be the best system because even if you have a double canal or a double seaway, an all-Canadian one plus the other one, which will remain in operation anyway, I am sure that there would have to be international agree-

ments as to rates and all that and all spheres whereas if there are pilotage rates or Seaway rates, I am pretty sure that the United States government will not allow a system to be developed in which it would cost $50 less, for instance, to cross the Welland Canal for pilotage dues or not the Welland Canal, I am wrong there, that is all-Canadian, but let us say the St. Clair River or in the Seaway itself or if you take Eisenhower or Snell on the Canadian part. I think it will need to be continued on a system of joint operation even if it is Canadian ownership.

My own feeling would be the present approach is the most advantageous one to Canada because there is no doubt the economic strength is going to be on the American side along the lakes for a long time to come.

COMMISSIONER SMITH: Thank you very much.

THE CHAIRMAN: Any questions?

I see that you have not touched the evidence that we received from the computing devices. I was wondering whether that was intentional or not.

MR. LALONDE: It was intentional, my lord, that I did not touch it.

Most of it -- it was quite clear the evidence from computing devices was quite clearly oriented on the establishment of a central information centre. That is really information. It was quite clearly put out by Captain Morrison that this system they were proposing was not a system directing

ships and really taking over the conduct of the ships, or anything of that sort. The system was how to make more information rapidly or immediately available to all maritime traffic, and as far as that is concerned, the pilots, like I am sure everybody interested in the matter, would be in favour of any improvement which increases the information, the speed at which information is relayed. There is no doubt about it. It is just a matter of cost, upon which we are not in a situation to pass judgment.

I think we can only make the general comment of saying "More information is good".

THE CHAIRMAN: It is not to say that the pilots will work on more improvement in relation to the telephone communications between Quebec.

MR. LALONDE: No, I should not conclude that.

THE CHAIRMAN: So, that is all right.

MR. LALONDE: I wish to say a word about what Commissioner Smith said about the pilot as a private contractor subject to proper supervision and regulation, and I just want to make a short comparison with the notaries in the Province of Quebec who are professional men, whose tariffs are established and approved by the Governor-in-Council and whom you are obliged to consult and to use if you want to carry out a certain type of transaction. I think you have there a profession which is free in the traditional sense but which is also subject to supervision and regulation, but I

think that what we have in mind in pilotage is certainly greater supervision than there exists for notaries in the Province of Quebec obviously because they do supervise themselves quite well. It is a different type of setup and organization.

I just wanted to press the fact that because the government approves and sets up a tariff does not automatically change the status of the person.

THE CHAIRMAN: We shall reconvene this afternoon at two-thirty.

---Luncheon adjournment.

